

ANNO XXVII

APRILE 1971

RIVISTA MILITARE

ROMA
VIA DI S. MARCO, 8

★

Tutti gli scritti
pubblicati sulla Rivista e firmati in chiaro o con pseudonimo
rispecchiano sempre ed esclusivamente idee personali dell'autore

★

Per le norme di collaborazione e per le condizioni di abbonamento
vedere 3^a pagina di copertina

★

Proprietà letteraria e artistica riservata

Direttore responsabile: GEN. D. ENRICO GUIDI

Autorizzazione del Tribunale di Roma al n. 944 del Registro, con decreto 7-6-1949

TIPOGRAFIA REGIONALE - ROMA - 1971

INDICE

Il problema della formazione, della preparazione e della stabilità nell'incarico dei docenti militari. - Col. u. t.SG Luigi De Mari	507
Il comando delle artiglierie c/a. - Ten. Col. a. Agostino Giordano	516
« Più meritate l'obbedienza e più sarete obbediti ». - Ten. Col. CC. Vincenzo Morelli	521
La travagliata infanzia dell'autoblindata. - Gen. B. Giuseppe Vasile	524
Un colpo di mano anfibio « Shore to shore » - St. Nazaire (marzo 1942). - Magg. CC. par. t.SG Romano Marchisio	555
Il Diritto penale militare nel sistema penale italiano: genesi, differenze con la giurisprudenza penale comune. - Ten. Col. c. Francesco Surace	566
L'Esercito Italiano del 1887 (Da un album di figurini di Quinto Cenni) (tav. n. 12). - Ten. Col. S.A. Alessandro Gasparinetti	573
Cesare dice... Una lettura del Bellum Gallicum (Parte terza). - Gen. C.A. Giuseppe Moscardelli	593

LIBRI

Storia militare della seconda guerra mondiale. - B. H. Liddel Hart (recens. E. Fasanotti)	624
Atlante mondiale dei mezzi corazzati. - Peter Chamberlain e Chris Ellis (recens. E. Fasanotti)	625
Il '91. - Simone - Belogi R. Grimaldi (recens. E. Fasanotti)	626
Il Patto di acciaio. - Friedrich Karl von Plehwe (recens. T.)	628
Testimone del tempo. - Enzo Biagi (recens. T.)	629
Nei giorni del crollo. - Antonio Petrulla (recens. V. Baldieri)	630
Obiettivo Italia: i bombardamenti delle città italiane durante la seconda guerra mondiale. - Giorgio Bonacina (recens. T.)	631
RIVISTE E GIORNALI	633

IL PROBLEMA DELLA FORMAZIONE, DELLA PREPARAZIONE E DELLA STABILITA' NELL'INCARICO DEI DOCENTI MILITARI

Col. a. t.SG Luigi De Mari

L'ADDESTRAMENTO MILITARE

Nella premessa alla pubblicazione « L'addestramento militare » si afferma che « L'Esercito ha il compito di difendere, in cooperazione con le altre Forze Armate, sino all'estremo, l'onore e l'indipendenza della Patria, combattendo ovunque venga ordinato, per tutelare, in obbedienza agli ordini ricevuti, le istituzioni e le leggi nazionali » e, inoltre, che « *La preparazione all'assolvimento di tali compiti costituisce attività preminente dei Quadri e delle truppe: essa si persegue essenzialmente conferendo completo e proficuo sviluppo all'addestramento che, in tempo di pace, rappresenta la stessa ragion d'essere dell'Esercito* ».

Allo sviluppo dell'addestramento debbono collaborare attivamente Quadri qualificati, sia sotto il profilo morale, sia sotto quello professionale, al fine di raggiungere l'obiettivo che tale attività si propone, cioè di trasformare il cittadino in soldato e rendere idoneo lo strumento militare per i compiti che la Nazione affida alle Forze Armate.

La qualificazione professionale e le doti morali e di carattere debbono costituire, quindi, patrimonio dei Quadri ad ogni livello, affinché essi trasfondano i loro sentimenti e la loro profonda preparazione nei cittadini che entrano a far parte delle Forze Armate.

Questo patrimonio non è, peraltro, connaturato nei Quadri istruttori, ma deve essere loro trasmesso da chi, per esperienza e preparazione, di tali doti è già in possesso.

In tale dimensione si rivela, in prima approssimazione, il profilo del « docente militare », la cui esatta configurazione costituisce lo scopo del presente articolo.

IL DOCENTE MILITARE

Per il significato stesso del termine docente che indica *colui che insegna*, è possibile affermare che il docente militare è presente in tutto il ciclo for-

mativo dell'Ufficiale con caratteristiche che, se comuni ad ogni livello per quanto riguarda le qualità morali e di carattere, variano, in un progressivo elevarsi, nel campo tecnico-professionale.

Docente è, infatti, sia colui che cura la formazione professionale, nelle componenti tecnico-militare, scientifica e culturale, sia, altresì, colui che, del futuro Comandante o del futuro Ufficiale di Stato Maggiore, provvede alla formazione umana.

Al docente devono ispirarsi, quindi, coloro che desiderano acquisire le doti morali e di carattere proprie del Capo e dal docente stesso devono apprendere quelle cognizioni professionali la cui conoscenza condiziona la capacità di decidere derivante, quasi esclusivamente, dalla quantità di scienza posseduta.

Se al docente deve ispirarsi il futuro Comandante, al docente necessitano, in massima misura, tutte quelle doti che costituiscono patrimonio precipuo del Capo e del suo più diretto collaboratore, l'Ufficiale di Stato Maggiore, doti che possono essere suddivise in:

- qualità morali proprie di ciascuna personalità;
- cognizioni da acquisire con la preparazione specifica e da affinare mediante uno studio costante e approfondito.

Le doti morali e di carattere, pur essendo in misura normale congenite, possono essere incrementate, in misura notevole, mediante il controllo costante delle proprie reazioni istintive al fine di giungere al possesso delle qualità indispensabili per chi deve comandare, qualità che sono il disinteresse, la lealtà, la dignità, il senso delle proprie responsabilità e del proprio valore, da cui derivano, a loro volta, la fiducia in se stessi e la necessaria fermezza, il coraggio nonché l'onestà delle intenzioni. Se il possedere queste doti in misura normale può essere sufficiente per chi desidera mantenersi nella massa, esse debbono costituire patrimonio emergente in chi deve sviluppare una azione di comando efficace.

Inoltre, occorre che emergano, nella personalità del Comandante, doti intellettuali tali da porlo in grado di affrontare, con calma cosciente e sapiente, quelle decisioni che solo al Capo sono devolute. Capacità che si raggiunge soltanto attraverso una profonda e lungamente meditata esperienza maturata di una solida preparazione professionale. A tal proposito è opportuno ricordare un aforisma napoleonico: « sul campo di battaglia la migliore ispirazione spesso non è che una reminiscenza ».

Alle doti morali, di carattere ed intellettuali, che formano il profilo del docente, occorre aggiungere le conoscenze specifiche che costituiscono materia di insegnamento e variano in funzione dei fini didattici, che si possono, come di seguito, sintetizzare per i vari livelli del ciclo formativo dell'Ufficiale.

L'Accademia Militare: deve provvedere alla preparazione morale, culturale generale e professionale di base, comune alle varie Armi e Servizi. E' da considerarsi, soprattutto, scuola di formazione del carattere.

Le Scuole di Applicazione: tendono a completare la cultura generale e quella professionale degli Ufficiali, entrambe necessarie all'assolvimento dei compiti istituzionali, dando loro i fondamenti delle conoscenze scientifiche e di cultura militare generale. Forniscono le cognizioni tecniche e di impiego tattico relative alle Armi di appartenenza.

Le Scuole d'Arma: tendono a migliorare la conoscenza dei mezzi e dei procedimenti d'impiego delle diverse Specialità.

La Scuola di Guerra: tende a formare gli Ufficiali destinati ad incarichi di SM e a concorrere alla formazione dei Comandanti.

In particolare, il *Corso di Stato Maggiore* mira ad elevare la preparazione degli Ufficiali destinati ad incarichi esecutivi di SM, portandola ai livelli di responsabilità connessi con le funzioni di collaboratore nel servizio di SM presso i Comandi di Grande Unità mentre il *Corso superiore di Stato Maggiore* tende ad abilitare gli Ufficiali a funzioni direttive di SM, sia mediante l'acquisizione dei fondamenti dottrinali propedeutici ai successivi studi e al lavoro in ambito interforze, sia attraverso un'attività di studio tendente ad immettere gli Ufficiali nel quadro più vasto di tutti gli aspetti militari ed extra militari della guerra.

Ne risulta un complesso di finalità, in continuo progredire, che si evolvono con l'aumentare dell'apertura mentale del discente e con la sua maturità, ma che, altresì, impongono al docente conoscenze professionali sempre più vaste e approfondite.

Si configura, in tal modo, « una personalità dell'insegnante militare che deve essere ricercato solo fra i migliori in senso assoluto perchè dal suo valore nasce il valore della Scuola, nasce il suo prestigio e s'impone la sua missione » (1) nonché l'esigenza di inquadrare questa personalità in una idonea pianificazione che potrebbe essere definita « politica dei docenti militari ».

LA POLITICA DEI DOCENTI MILITARI

Al fine di una realistica visione della « politica dei docenti », inquadrata nelle superiori esigenze di vita dell'Istituzione militare, è opportuno rivedere quanto nello specifico campo è stato fatto e si fa nelle Scuole militari italiane e, in particolare, nel massimo Istituto, nonché quanto viene attuato in Istituti esteri paritetici.

(1) Da « I cento anni della Scuola di Guerra ».

Il Corpo insegnanti della Scuola di Guerra è stato, sin dalle origini, di carattere misto, costituito, cioè, di militari e civili. Tralasciando la nomina dei professori civili, regolata da norme che non interessano il problema in esame, è possibile porre in evidenza i criteri che hanno regolato, attraverso i tempi, l'assegnazione delle cattedre di insegnamento ai docenti militari (1):

— selezione, operata dal Ministero della Guerra, di quegli Ufficiali che ne facevano domanda ed erano reputati più competenti nella materia della quale dovevano assumere l'insegnamento;

— nomina di titolari ed aggiunti in seguito a concorso per titoli e per esami, al quale potevano essere ammessi solamente quei candidati che la commissione incaricata di esaminare i titoli giudicasse idonei;

— designazione dei titolari ed aggiunti a cura dello Stato Maggiore dell'Esercito, su proposta del Comandante della Scuola.

Al terzo criterio si ispirano le attuali designazioni dei docenti militari del massimo Istituto e delle Scuole di reclutamento.

La diversa impostazione didattica delle Scuole di Guerra estere, in particolare di quella tedesca e di quelle anglosassoni, impostazione improntata ad una maggiore praticità, pur nello stesso fine di addestrare gli Ufficiali per gli alti incarichi di comando e di Stato Maggiore, non consente un valido confronto per quanto ha tratto alla composizione del Corpo insegnanti. Infatti, nelle citate Scuole di Guerra, l'Ufficiale istruttore non insegna direttamente, ma guida ed indirizza l'attività dei frequentatori, assicurandosi che gli argomenti vengano trattati con la dovuta ampiezza e in profondità. In sostanza, l'istruttore è configurabile in un Ufficiale più anziano, dotato di una maggiore esperienza di guerra e di vita di reparto, inserito nel ciclo formativo per trasfondere questa esperienza nei discenti e dare al lavoro un alto grado di concretezza. La designazione del docente deriva, in linea di massima, da una selezione fatta presso i rispettivi Stati Maggiori, in funzione dei precedenti di carriera e di rendimento scolastico, prevedendone l'impiego nelle discipline più strettamente connesse con gli incarichi svolti presso i Comandi di Grande Unità.

Da quanto è emerso, è possibile affermare che una idonea « politica dei docenti » deve svilupparsi mediante una severa selezione del personale, una progressiva formazione, requisito fondamentale per una solida preparazione didattica, e pervenire, di conseguenza, ad una stabilità nell'incarico. Peraltro, non è possibile definire, in maniera unitaria, le linee di questa politica, ma occorre diversificarle in funzione delle componenti fondamentali nelle quali è possibile raggruppare le discipline che debbono costituire il bagaglio del Capo e dell'Ufficiale di Stato Maggiore:

- formazione umana;
- preparazione professionale;
- preparazione scientifica;
- cultura generale.

La *formazione umana*, che ha la sua base nella precedente formazione scolastica del giovane (1), deve svilupparsi nel corso del ciclo formativo dell'Ufficiale attraverso lo studio del « Governo del personale », l'aggiornamento culturale, l'addestramento al libero e responsabile dibattito di idee, l'affinamento dello spirito di iniziativa e del senso di responsabilità.

Ai problemi inerenti alla formazione umana sono strettamente collegati quelli relativi alla *preparazione professionale*, componente che deve svilupparsi in maniera organica attraverso l'intero ciclo formativo, in un progressivo approfondimento delle conoscenze necessarie per comprendere il funzionamento dei mezzi in dotazione e per il loro efficace impiego.

La *preparazione scientifica*, che ha avuto notevole incremento nel riordinamento del ciclo formativo degli Ufficiali in sp (1968), assicura, nel quadro di una perenne evoluzione della tecnica, non soltanto la conoscenza sicura delle armi e dei mezzi a chi deve impiegarli ed insegnarne l'uso agli altri, ma, soprattutto, fornisce una base idonea per seguirne il costante sviluppo. La preparazione scientifica riveste, inoltre, una grande importanza sotto l'aspetto formativo della mente e del carattere (1).

Infine la *cultura generale*, intesa come quel complesso di discipline, quali la Storia Militare e la Strategia Globale — nelle sue molteplici componenti — che permettono ai futuri Comandanti, nell'attuale epoca tecnologica, di possedere un vasto patrimonio culturale necessario per adeguare l'attività di comando ai numerosi fattori condizionanti quali quelli politici, psicologici ed economici.

L'affinità degli elementi da prendere in esame permette di suddividere il problema nei due blocchi fondamentali dei quali il primo, formazione umana e preparazione professionale, da trattare più a fondo per la maggiore connessione fra la figura del docente e quella del Comandante, e il secondo, preparazione scientifica e cultura generale, da tratteggiare solamente in quanto di più facile soluzione, quanto meno dal punto di vista concettuale.

FORMAZIONE UMANA E PREPARAZIONE PROFESSIONALE.

Selezione.

La componente umana avente, fondamentalmente, come scopo il miglioramento delle doti di carattere, non richiede docenti specifici, ma impone

(1) Da « I cento anni della Scuola di Guerra ».

(1) *Rivista Militare*, 2/1968: « La formazione degli Ufficiali in sp delle varie Armi ».

Ufficiali di inquadramento che, per qualità morali e di carattere, forniscano ai discenti un esempio adamantino e comunichino ad essi il frutto di una maggiore esperienza di vita che porta ad un affinamento delle doti già insite nella personalità dell'allievo.

E', soprattutto, un problema di selezione che, mentre non presenta eccessive difficoltà per le Scuole di reclutamento per la disponibilità di un'ampia base, assume un carattere più complesso ai maggiori livelli, allorché le esigenze degli Istituti militari vengono ad interferire con quelle relative al funzionamento dell'Istituzione. Trattasi in sostanza di un problema di qualità che trovasi, come è ovvio, in contrapposizione con quello della quantità.

Per quanto riguarda la preparazione professionale, che comprende discipline tipicamente militari e per le quali è necessario prevedere l'impiego di Ufficiali notevolmente dotati anche per preparazione professionale, la selezione deve aver luogo non soltanto in funzione dei risultati scolastici, ma, principalmente, degli incarichi ricoperti al fine di trasferire nel discente la personale esperienza sedimentata nello specifico settore di attività.

Le remore derivanti dalla limitata disponibilità di Quadri qualificati che, come già accennato, risultano più evidenti ai maggiori livelli, possono trovare attenuazione nella possibilità di identificare i profili dei docenti (o istruttori) incaricati della formazione umana e di quelli cui è affidata la preparazione professionale.

Trattasi, in sostanza, di Ufficiali altamente qualificati, sia in campo morale sia in campo intellettuale, in possesso di una solida preparazione professionale e di una consolidata esperienza, la cui scelta può essere determinata direttamente dall'Autorità centrale su proposta dei Comandanti degli Istituti.

Nella scelta, tuttavia, occorre tener conto di un'altra qualità che deve caratterizzare il docente: la vocazione a comunicare ed a trasmettere ad altri le proprie conoscenze. E' una dote da non sottovalutare perchè solo dalla volontà e dalla convinzione della missione è possibile trarre il massimo rendimento. La dote, del resto, è facilmente rilevabile nel futuro docente, sin dall'inizio della carriera.

Formazione e preparazione.

La formazione è intimamente collegata con la scelta. Il futuro docente deve formarsi nell'insegnamento e perfezionare, attraverso la diretta esperienza nei vari anelli del ciclo formativo, la propria tecnica didattica. In sostanza, il profilo di carriera didattica del docente militare può essere così configurato nei vari gradi:

- Tenente: insegnante aggiunto presso l'Accademia Militare;
- Capitano: insegnante titolare presso l'Accademia Militare o insegnante aggiunto presso le Scuole di Applicazione d'Arma;
- Maggiore o Tenente Colonnello: avendo conseguito, possibilmente,

la qualifica di Ufficiale t.SG: insegnante titolare presso le Scuole di reclutamento; in servizio di SM: insegnante aggiunto presso la Scuola di Guerra;
— Colonnello: insegnante titolare presso la Scuola di Guerra.

I vari traguardi della carriera didattica dovrebbero, peraltro, essere intervallati, nei gradi inferiori, con periodi di servizio alle truppe e, nei gradi superiori, di servizio alle truppe e di Stato Maggiore presso i Comandi di Grande Unità.

Il profilo può apparire teorico a prima vista, ma è realizzabile qualora la politica dei docenti venga pianificata con la precisa volontà di formare, sin dai gradi più bassi, gli insegnanti di domani. Inoltre, l'attuazione del profilo delineato non vieta di immettere ai vari livelli altri elementi che, a mano a mano, si rivelassero idonei all'insegnamento. Sarebbe necessario, in questo caso, prevedere un adeguato tirocinio dell'Ufficiale, da effettuare mediante un periodo di affiancamento, necessario per l'apprendimento degli indispensabili elementi didattici.

Dalla formazione discende la preparazione del docente, non intesa come semplice bagaglio culturale, ma come preparazione all'insegnamento.

Non sembra, peraltro, necessario dare a tale problema una soluzione autonoma. Preparare per formare. Si ricadrebbe in quel tirocinio propedeutico, cui si è fatto cenno precedentemente. Preparare per incrementare la base culturale. L'esigenza non può sussistere per l'alto valore qualitativo degli Ufficiali selezionati.

E' opportuno, quindi, dare al termine preparazione il valore di dote propria del docente, maturata attraverso un alternarsi di periodi di vita di reparto quale Comandante, di vita scolastica quale discente, di servizio presso i Comandi quale Ufficiale di Stato Maggiore e da affinare ed incrementare mediante lo studio costante e sempre più approfondito.

Stabilità.

Infine, la stabilità nell'incarico, stabilità intesa come permanenza del docente presso una determinata cattedra.

Ma anche dando al termine stabilità una dimensione temporale limitata, risulta evidente la inconciliabilità tra il profilo delineato per questo particolare docente militare e il concetto di stabilità. « Nell'insegnamento militare le funzioni della professione e della cattedra, seppure contemporanee, non possono essere mai disgiunte. Alla vocazione e alla attitudine all'insegnamento devono sempre unirsi, come aspetti di un'unica personalità, i caratteri del soldato e la sua potenziale capacità di ascendere nella carriera » (1).

In conclusione, in un settore in continua evoluzione come quello che comprende le dottrine militari, la necessità di un continuo perfezionamento

(1) Da « I cento anni della Scuola di Guerra ».

ed aggiornamento del docente, attuabile soltanto attraverso un alternarsi di periodi presso le unità e di periodi di insegnamento, impone un ridimensionamento del concetto di stabilità che da un carattere di stabilità temporale nell'incarico si evolve verso un concetto di stabilità della figura fisica del docente nel tempo.

PREPARAZIONE SCIENTIFICA E CULTURALE GENERALE.

Le dottrine costituenti la componente scientifica debbono, necessariamente, condensarsi nel periodo iniziale del ciclo formativo (Accademia e Scuole di Applicazione) ed essere affidate a docenti civili e/o militari particolarmente qualificati in ogni specifica materia.

L'istituzione della « docenza », attribuibile in seguito a concorso per titoli e per esami, alla cui partecipazione non dovrebbero essere esclusi gli Ufficiali in possesso di adeguato titolo di studio, potrebbe risolvere il problema nelle sue tre componenti fondamentali. Infatti, alla formazione e alla preparazione, dirette conseguenze dei titoli richiesti per il concorso, si unirebbe la stabilità nell'incarico intesa, in questo caso, come permanenza nel tempo del docente.

La soluzione prospettata, mentre non varierebbe gli attuali criteri di designazione del docente civile, comporterebbe una necessaria variazione nello stato giuridico di quegli Ufficiali che, in un determinato momento della propria carriera, dovessero scegliere la missione dell'insegnamento. Si ritiene che l'istituzione di un ruolo riservato ai docenti militari, regolato da apposite leggi sullo stato e l'avanzamento, analogamente a quanto avviene per i Servizi tecnici, non presenterebbe difficoltà insormontabili, ma, in contrapposizione, contribuirebbe alla formazione di un complesso di docenti preparati.

Un accenno al problema economico. Un ruolo riservato limiterebbe, per coloro che si avviassero sulla strada dell'insegnamento, la possibilità di raggiungere traguardi di carriera e richiederebbe, quindi, un'adeguata incentivazione economica. Anche questo problema non sembra presentare difficoltà insormontabili. Uno sganciamento della carriera amministrativa da quella gerarchica e l'istituzione di un'adeguata indennità di insegnamento potrebbero costituire soluzione del problema.

Anche per le discipline relative alla cultura generale, si presenta il problema di un docente fornito di preparazione settoriale e specifica. Non si ritiene necessario, quindi, ripetere quanto detto per le dottrine della componente scientifica, in quanto anche in questo campo risulta evidente addivenire alla istituzione della « docenza » attribuibile con concorso aperto a professori civili e/o a Ufficiali particolarmente dotati.

Solo così si potrebbe elevare, nella stabilità dell'incarico, quel livello qualitativo dell'insegnamento ed evitare che lacune culturali, derivanti da

una non specifica preparazione di base e dal conseguente necessario tirocinio, possano dare, almeno inizialmente, una sensazione di improvvisazione che torna a detrimento del prestigio della cattedra e influisce negativamente sulla preparazione del discente.

CONCLUSIONE

Il problema della formazione, della preparazione e della stabilità nell'incarico del docente militare, fondamento del livello qualitativo del ciclo formativo dei Comandanti e degli Ufficiali di Stato Maggiore, può essere risolto mediante l'applicazione di criteri che si differenziano nettamente nei due campi, comprendenti l'uno la formazione umana e la preparazione professionale e l'altro la preparazione scientifica e la cultura generale.

Ferme restando le qualità morali e di carattere comuni alle due branche, si dovrebbe giungere:

— nel primo caso, ad una selezione nella quale l'esperienza di vita di reparto e di servizio presso i Comandi, nonché la figura complessiva dell'insegnante, facciano premio su qualsiasi altra considerazione. Docente quale guida in un apprendimento essenzialmente pratico degli elementi fondamentali della professione;

— nel secondo caso, l'istituzione della « docenza » per ciascuna disciplina scientifica e di cultura generale al fine di formare un corpo insegnanti che, al di fuori di ogni preoccupazione di carriera, faccia dell'insegnamento una missione e contribuisca a formare l'apertura mentale dei Comandanti, frutto di una dottrina che solo una persona che la possiede nel profondo può trasfondere nel discente.

Sono, queste, idee personali che devono servire, esclusivamente, ad attivare un dibattito, poichè solo attraverso un apporto di idee nuove sarà possibile giungere ad un rinnovamento che non vuole essere rigetto del passato, ma speranza di un domani sempre migliore.

IL COMANDO DELLE ARTIGLIERIE C/A

Ten. Col. a. Agostino Giordano

PREMESSA

Le artiglierie c/a dell'Esercito, in base al tipo (convenzionale o missilistico) e alla quota di azione (media, bassa e bassissima), si possono considerare suddivise in due grandi aliquote: una destinata alla difesa c/a del territorio metropolitano, o di quella parte di esso su cui sono dislocate le strutture più delicate ai fini della efficienza bellica del Paese; l'altra destinata, invece, alla difesa diretta delle unità dell'Esercito di campagna.

Detta distinzione, che si presenta netta e ben definita per quei Paesi che prevedono di condurre azioni belliche lontano dal territorio metropolitano, è anche valida, sebbene in forma più sfumata, nel caso di condotta di azioni difensive in casa o sulle soglie di casa. In questo particolare caso, infatti, mentre una parte del territorio metropolitano coinciderà con la «zona di combattimento», la rimanente parte può sempre considerarsi «lontana» dai combattimenti terrestri, nè si può escludere l'eventuale condotta di azioni, limitate o in forze, sul territorio dello Stato nemico confinante.

DIFFERENZE

La validità di quanto affermato trova giustificazione nelle seguenti considerazioni:

IMPIEGO:

— l'artiglieria c/a destinata alla difesa interna del territorio dovrà esplicare la sua azione in maniera unitaria e nel quadro di questa specifica esigenza; i suoi interventi dovranno, infatti, integrare l'azione di altri mezzi destinati allo stesso scopo, quali i caccia intercettori ed i missili c/a a grande gittata, che possono anche appartenere, e di fatto generalmente appartengono, ad una diversa Forza Armata;

— l'artiglieria destinata alla difesa c/a delle unità combattenti, che d'ora in avanti sarà per brevità definita «campale», oltre che essere generalmente caratterizzata da un «braccio» più limitato, esplicherà la sua azione

suddivisa in più aliquote assegnate, ognuna, alla difesa c/a di determinate unità; i suoi interventi si effettueranno, pertanto, in funzione della sola protezione alle singole unità difese e saranno indipendenti l'uno dall'altro.

DIPENDENZE:

— l'artiglieria c/a destinata alla difesa del territorio, che d'ora in avanti sarà per brevità definita «integrata», agirà alle dipendenze operative di quel Comando cui compete la responsabilità della difesa aerea; i suoi interventi scaturiranno, pertanto, dal concetto di azione che il Comandante preposto a detto compito, o gli organi in sottordine da lui delegati, avranno, di volta in volta, formulato in conformità del come si sarà delineata la minaccia aerea avversaria;

— l'artiglieria c/a campale, o più precisamente le diverse aliquote in cui sarà stata suddivisa, mentre da un punto di vista tattico agiranno alle dirette ed esclusive dipendenze di quel Comando di Grande Unità cui sono state assegnate, da un punto di vista tecnico attueranno i loro interventi per iniziativa locale di Comandanti a più basso livello (Comandanti di sezione ed anche di pezzo singolo).

MOBILITÀ:

— l'artiglieria c/a integrata esplicherà la sua azione da postazioni prefissate e, generalmente, altamente organizzate che hanno carattere di relativa staticità; il rischieramento di una o più unità, con conseguente necessità di adeguare a detti spostamenti lo schieramento delle rimanenti, sarà infatti solo previsto a seguito di gravi eventi bellici che coinvolgono in profondità il territorio metropolitano;

— l'artiglieria c/a campale dovrà continuamente e tempestivamente adeguare i propri schieramenti agli schieramenti ed ai movimenti delle unità da difendere; la mobilità sarà, pertanto, un suo aspetto specifico ed il tempo di reazione, anche da posizione di marcia, dovrà essere considerato preminente ai fini dell'efficacia dell'intervento, nel quadro delle possibilità tecnico-tattiche che ne caratterizzano le prestazioni.

COLLEGAMENTI:

— l'artiglieria c/a integrata, per l'intima connessione della sua azione con quella degli altri mezzi della difesa c/a, dovrà disporre di un continuo e sicuro collegamento con gli organi centrali o periferici di detta organizzazione, competenti per decisioni;

— l'artiglieria c/a campale, sia per le caratteristiche di mobilità, sia per l'ampio frazionamento sul campo di battaglia, sia infine per il suo limitato raggio di azione, non avrà necessità nè possibilità di collegarsi con par-

ticolari organi al corrente della situazione aerea ma, in compenso, dovrà sempre attuare il « collegamento tattico » con le unità terrestri alla cui difesa sarà assegnata.

PROBLEMI DI COMANDO

Ciò premesso, la riunione di entrambe le aliquote di artiglieria c/a alle dipendenze di un unico Comando c/a renderebbe necessaria una suddivisione dell'attività addestrativa, operativa, logistica ed ispettiva di detto Comando in due branche distinte e ben differenziate a sostegno, rispettivamente, delle unità integrate e campali. Per poter ottemperare, con efficacia, alle duplici esigenze lo stesso Comando tenderebbe, inevitabilmente, a « gonfiarsi » e correrebbe, inoltre, il rischio di preponderare in modo eccessivo a favore di quella aliquota che, per le più immediate responsabilità ad essa connesse, verrebbe ad assumere un ruolo prioritario.

Durante il tempo di guerra poi, anche prescindendo dalle particolari esigenze di operazioni condotte in lontananza dal territorio metropolitano, la duplice dipendenza delle unità c/a da due Comandi che possono anche appartenere ad Arma diversa imporrebbe al citato Comando unico una suddivisione anche fisica delle due branche di lavoro oppure l'abbandono, o quasi, dell'aliquota di artiglieria c/a campale ampiamente frazionata in zona di combattimento.

Gli svantaggi connessi a detto ipotizzato ordinamento potrebbero essere, in parte, eliminati con la riunione di tutte le artiglierie c/a integrate sotto uno specifico Comando c/a posto alle dirette ed esclusive dipendenze del Comando preposto alla condotta della battaglia aerea. Esso potrebbe assumere la denominazione di « Comando artiglieria c/a integrata » e dovrebbe assolvere le funzioni di organo demoltiplicatore tra il citato Comando responsabile della difesa aerea e le unità c/a a tale scopo destinate. La sua azione dovrebbe esplicarsi, oltreché nel campo disciplinare ed addestrativo, anche e soprattutto nella risoluzione di quei problemi operativi e logistici connessi con le caratteristiche particolari del mezzo in dotazione e le eventuali esigenze di rischieramento.

Considerazioni più complesse emergono, invece, quando si voglia risolvere il problema di Comando dell'aliquota di artiglieria c/a campale.

E' indubbio che, nel caso di prevedibile condotta di azioni belliche lontane dal territorio metropolitano e contemporanea cospicua disponibilità di artiglierie c/a l., la soluzione più conveniente sarebbe quella di assegnare permanentemente in organico alle Grandi Unità, fino a livello di Divisione, robuste aliquote di unità c/a l. differenziate in tipo e calibro, in rapporto alle caratteristiche ed ai compiti assegnati alle unità difese. Ma, nel caso di coincidenza della zona di combattimento con una parte del territorio metro-

politano e, soprattutto, di scarsa o limitata disponibilità di unità c/a l., un decentramento permanente delle stesse risulterebbe poco economico; in questo particolare caso, infatti, le difese c/a da attuare dovranno sempre essere improntate ad un severo criterio di priorità legato all'importanza dei compiti di volta in volta assegnati alle Grandi Unità.

Una soluzione che potrebbe ottemperare a queste particolari esigenze — che permettesse, cioè, di orientare a favore di determinate Unità dell'Esercito di campagna, aliquote di artiglieria c/a l., conservando, però, la possibilità di concentrarle, battaglia durante, là dove si delineasse più massiccia e pericolosa la gravitazione aerea avversaria — sarebbe rappresentata dalla riunione di tutte le artiglierie c/a l. esistenti sotto uno specifico « Comando artiglieria c/a campale ». Esso dovrebbe assumere, nei riguardi del Comando responsabile della battaglia terrestre, le funzioni di consulente sulla difesa c/a campale in generale e, soprattutto, sulla più razionale scelta del tipo e dell'entità di aliquote di unità c/a l. da assegnare alle Grandi Unità.

Parallelamente tutte le artiglierie c/a l. disponibili dovrebbero essere raggruppate in reggimenti a costituzione omogenea, i cui Comandi dovrebbero assumere compiti analoghi a quelli previsti per il Comando artiglieria c/a campale, da esplicare — attraverso opportuni affiancamenti — a favore dei Comandi delle unità presso le quali saranno distaccati i propri reparti.

Le assegnazioni di questi reparti, infine, per l'ipotizzata scarsa disponibilità di artiglierie c/a l. dovrebbero essere limitate a livelli di comando che abbiano una visione abbastanza ampia delle esigenze di difesa c/a da soddisfare nell'ambito di pertinenza.

L'organizzazione di comando proposta conserverebbe ed anzi vedrebbe esaltate le sue funzioni in rapporto alle esigenze del tempo di pace. Infatti il Comando dell'artiglieria c/a integrata risulterebbe meglio inserito, fin dal tempo di pace, in quell'organizzazione più legata all'attività addestrativa di Comandi ed enti dipendenti da una diversa Forza Armata, che non a quella delle unità dell'Esercito di campagna. A sua volta il Comando artiglieria c/a campale, mentre da un punto di vista tecnico potrebbe unificare, pianificare e controllare, con indubbi vantaggi anche di carattere economico, l'addestramento specifico di tutte le artiglierie c/a l., da un punto di vista tattico avrebbe la possibilità, attraverso esercitazioni a stretto contatto delle unità dell'Esercito di campagna, di sperimentare la rispondenza degli organici e della regolamentazione alle reali esigenze.

Entrambi i Comandi potrebbero essere a livello di Brigata ed uniformarsi, per costituzione e consistenza, ad un Comando di artiglieria di Corpo d'Armata tenendo in debito conto le esigenze particolari della specialità. Fra queste, in primo luogo, la disponibilità di supporti logistici di cui quello alle dipendenze del Comando artiglieria c/a campale dovrebbe avere la possibilità, al momento dell'emergenza, di scindersi in più aliquote da dislocare nei pressi delle diverse aliquote in cui sarà frazionata l'artiglieria c/a campale.

CONCLUSIONE

Quanto esposto vuole essere un modesto tentativo, per altro passibile di miglioramenti e di opportuni adattamenti alle particolari esigenze dell'artiglieria c/a nazionale, per dotare la specialità di una organizzazione di comando valida, senza soluzione di continuità, alle esigenze del tempo di pace e di guerra.

L'esistenza di due distinti Comandi c/a, ad ognuno dei quali sarebbero devoluti specifici compiti in un ben determinato settore della difesa c/a, potrebbe rendere particolarmente intima la connessione delle due aliquote di artiglieria c/a, con gli organismi nel cui ambito dovranno operare, con indubbi vantaggi sia per le stesse unità c/a sia per i Comandi che le impiegheranno al momento dell'emergenza.

Quanto è stato delineato per l'aliquota di artiglieria c/a campale offrirebbe la possibilità, ai vari livelli di comando delle unità dell'Esercito, di disporre, al momento dell'emergenza, di un qualificato organo di consulenza nel delicato campo della difesa c/a.

Durante il tempo di pace poi, l'organizzazione proposta permetterebbe, attraverso l'addestramento in comune, ad un Comando particolarmente qualificato nel campo c/a l. di adattare nel modo più opportuno lo strumento di difesa c/a alle esigenze da soddisfare ed ai Comandi delle Grandi Unità di essere edotti su quanto dovranno chiedere e potranno ottenere per la protezione alle bassissime quote.

Infine, fattore da non trascurare, la riunione sotto uno specifico comando di tutte le artiglierie c/a campali farebbe nascere fra i Quadri ai vari livelli una particolare mentalità, ad un tempo « contraccera » e « campagnina », che acuirebbe negli stessi l'abitudine a prendere rapide e razionali decisioni nella risoluzione di quei problemi che dovranno sicuramente affrontare in un ambiente che sarà del tutto diverso da quello in cui opererà invece l'artiglieria c/a integrata.

« PIU' MERITATE L'OBBEDIENZA E PIU' SARETE OBBEDITI »

Ten. Col. CC. Vincenzo Morelli

*...Le cose tutte quante
hanno ordine tra loro, e questo è forma
che l'Universo a Dio fa simigliante.*

(DANTE, Paradiso, I, v. 103-105)

L'ordine è origine di prosperità; esso regge non solo le famiglie, ma anche gli Stati; regolando la vita dell'uomo, ne diminuisce i fastidi e fa risparmiare tempo, fatica, denari. In una Nazione è fattore di ricchezza per l'armonia che fa regnare tra i cittadini, nei sentimenti, nelle idee, nelle azioni. L'ordine nella popolazione scaturisce dall'ordine nelle famiglie e dall'ordine del singolo, il che significa instaurazione, tra gli appartenenti ad una comunità, di rapporti non solo di cameratismo, ma anche di cordiale obbedienza. Ed ecco sorgere — come premessa indispensabile all'ordine — il problema dell'obbedienza in cui sono insiti i rapporti di cordialità; l'obbedienza, quindi, come fulcro del vivere civile; l'obbedienza dei figli verso i genitori e quella più vasta dei cittadini verso i dirigenti della vita pubblica, obbedienza che investe, in un certo senso, tutta la vita del Paese.

Noi tratteremo ora dell'obbedienza dei cittadini verso i propri dirigenti. Cominceremo col dire che dove non esiste obbedienza, non esiste disciplina; e dove non c'è disciplina i rapporti reciproci non solo tra cittadini e dirigenti, ma anche tra singoli cittadini, si fanno incerti e disordinati e portano una comunità civile sull'orlo del caos, quando non addirittura nel caos medesimo.

Molto tempo e molte parole occorrerebbero per trattare del rispetto, della devozione da parte dei cittadini nell'esercitare l'obbedienza verso la legge in generale e verso i suoi rappresentanti in particolare.

L'obbedienza non è più difficile nel semplice cittadino che nel rappresentante della legge, il quale ha un duplice dovere: osservarla e farla osservare. Ma è certo che il semplice cittadino obbedirà più facilmente e con tanta maggiore spontanea convinzione quanto più i rappresentanti della legge lo avranno educato — specialmente con l'esempio — alla stima ed alla venerazione della legge e dell'autorità.

Prima di educare gli altri all'obbedienza bisogna che siano educati questa virtù i dirigenti della vita pubblica; allora essi potranno pretendere dai dipendenti con quella vera autorità morale, che sarà tanto più efficace quanto più essa si mostrerà in una luce non di solo diritto, bensì, e soprattutto, di dovere. Non esistono infatti diritti, per nessuno, senza presupporre i doveri.

Da molti si crede che — specie nella vita militare — per ottenere l'obbedienza basti circondare i dipendenti con la ferrea cortina della disciplina e della severità, usare addirittura mezzi ed atteggiamenti dittatoriali, far sentire la massiccia oppressione della propria presenza come una spada di Damocle. In tal modo il dipendente sarà educato alla paura, non all'obbedienza; e la paura ci può dare uno schiavo, non un vero uomo, spontaneamente obbediente e disciplinato.

E' vero che anche con modi dittatoriali si raggiunge lo scopo: i dipendenti obbediscono, la disciplina è mantenuta, qualunque fine immediato particolare è realizzato. Ma quei soldati hanno obbedito come schiavi, come automi, non come uomini: e il merito dell'obbedienza consiste proprio principalmente nell'obbedire per amore anziché per forza, quell'amore che spinge anche all'eroismo.

Inoltre, obbedendo per forza, i soldati saranno privati di quella buona soddisfazione interiore che è, umanamente parlando, uno degli stimoli migliori e più sicuri per mantenere lo spirito di disciplina. Guai a quei superiori che si riducono ad avere dei dipendenti che obbediscono esclusivamente per conformismo e non uomini consapevoli e consenzienti!

Se è vero che spesso un'azione dipende dall'educazione ricevuta, ne deriva per conseguenza che, spesso, di un atto deplorabile dell'educando si debba farne risalire la responsabilità all'educatore.

Ecco perciò la necessità di formare la coscienza del dovere proprio come uno sviluppo della personalità, evitando d'imbottirla con timori e apprensioni che possano generare odi; di creare in essa una disposizione naturale all'obbedienza, in modo che la stessa diventi una conseguenza logica, una manifestazione spontanea ed equilibrata di quella coscienza.

L'obbedienza è piacevole, se è il frutto di quell'educazione spirituale che un superiore dev'essere sempre capace di impartire appunto perchè egli stesso, a sua volta, l'ha ricevuta e l'ha accettata non come una imposizione, ma come un dono altissimo e pieno di dignità e di personalità, dignità e personalità che da lui irradiano e lo rendono meritevole di obbedienza agli occhi dei dipendenti.

I meriti, infatti, si acquisiscono in tanti modi!

Primo fra questi modi efficaci — che l'esperienza degli uomini più gloriosi ha sempre confermato nel corso della storia — è senza dubbio l'esempio; quell'esempio che non solo nel settore della disciplina, ma anche in quello di tutte le altre virtù umane, ha sempre operato ed insegnato ad operare i

miracoli maggiori. L'esempio nella puntualità e nella ragionevolezza — per scendere a una semplificazione pratica — è uno dei più fecondi e dei più persuasivi: vi sono compresi tutti quegli elementi che costituiscono il dovere e la preparazione ad ogni incarico e che inoltre generano l'elemento più umano nei rapporti fra dipendenti e superiori: l'affetto.

I gesti dell'eroismo — nella storia di tutti i popoli — sono sempre dovuti a uomini e soldati che della disciplina e dell'obbedienza avevano un senso generoso ed affettuoso. Essi, in una parola, amavano la realtà cui si erano votati. E questo sentimento di amore era stato alimentato in loro certamente da altri, a loro volta educati in un concetto umano e virile dell'obbedienza. Perchè il timore non genera che sottomissione forzata; mentre l'esempio e la ragionevolezza, suscitando l'affetto, generano e creano continuamente gli uomini.

Quando avremo sentito in noi di voler bene ai nostri dipendenti, di essere con loro sereni ed obiettivi, anch'essi nutriranno per noi dell'affetto e della stima e così verrà certamente a stabilirsi tra noi e loro quella necessaria corrispondenza di amorosi sensi, di foscoliana memoria.

Non vi è alcun dubbio che in tal modo sorgerà l'edificio della concordia, della felicità; esso, infatti, costruito sull'ordine in ogni settore, sarà la luminosa conferma che, unendosi, all'animo virile e pronto ad ogni eroismo, quell'amore e quella bontà per cui l'uno vive nell'altro e per l'altro, si produce nella comunità, oltre la concordia, anche la gioia, la felicità, che altrimenti sarebbe come un'irraggiungibile chimera, giacchè — come dice Metastasio — nell'« Egeria », v. 254 - 257:

*Non vanterà la terra
Felici abitatori
Se all'ombra degli allori
Non germogliano gli ulivi.*

LA TRAVAGLIATA INFANZIA DELL'AUTOBLINDATA

Gen. B. Giuseppe Vasile

IL CONTRASTATO ESORDIO DELL'AUTOMEZZO MILITARE

Nel 1886, l'invenzione del motore a scoppio schiude nuovi orizzonti alla trazione meccanica su strada, sino allora tentata, con deludenti risultati con macchine elettriche ed a vapore. Gli insegnamenti delle ultime guerre hanno reso evidente che la forza militare è ormai subordinata al potenziale industriale e, concludendo il predominio della tecnica sulla massa, spronano ogni Paese a volgere qualunque ritrovato del progresso a fini militari.

Nell'affannosa ricerca di sempre più moderne applicazioni belliche che assicurino la superiorità dell'armamento, il motore a scoppio desta eccezionale interesse negli Stati Maggiori delle Grandi Potenze che, nelle sue applicazioni, intravedono la soluzione dei cruciali problemi di comando, operatività e soprattutto logistici divenuti, con l'ingigantirsi degli eserciti, praticamente insolubili. Così, antesignani della motorizzazione, quando il motore a scoppio è ancora ai primi battiti, lasciandosi trasportare dall'euforia, prevedono a breve scadenza l'impiego di autovetture per il servizio di Stato Maggiore per le ricognizioni e per il collegamento tra Grandi Unità; i più arditi considerano l'uso di autocarri per lo sgombero dei feriti, per i rifornimenti essenziali e per il trasporto di reparti di fanteria al seguito delle Divisioni di cavalleria; i più fantasiosi sognano veicoli corazzati irrompenti nello schieramento nemico.

Portare rapidamente e di sorpresa una invulnerabile sorgente di fuoco nel vivo del dispositivo avversario è, ovviamente, la prospettiva d'impiego più allettante del nuovo mezzo tecnico. L'idea è tuttavia subordinata alla fortuna del motore a scoppio e prende forma concreta e si sviluppa in parallelo all'affermarsi dell'autoveicolo in campo militare. Nelle vicende dell'avversato ma impetuoso inserimento di esso nella vita e nell'attività delle Forze Armate è quindi, alle origini, la storia stessa del mezzo corazzato.

All'inizio del secolo, l'automezzo è ancora una curiosità cittadina e la tecnica del momento relega la costruzione di veicoli blindati nel mondo dell'utopia ma per i suoi assertori ogni fantomatico progetto rientra nel novero delle immediate possibilità. In questa atmosfera d'irreale miracolismo, nel

1897, la rivista austriaca « Armée Blatt » rivela che, in America, tale Pennington ha costruito un veicolo corazzato, armato con 2 cannoni su affusto a candeliera, con motore da 16 HP, capace di muovere alla velocità di ben 72 km orari e di continuare nell'azione anche nel caso che l'equipaggio fosse posto fuori combattimento. La notizia è accolta e discussa con tutta serietà e la rivista « Revue Technique » del 10 ottobre 1897, nel commentarla, dopo aver dimostrato che il mezzo non può superare la velocità di 15-20 km orari, pone in rilievo che, a causa di cannoni rotanti, i serventi dovrebbero avere forzatamente la testa ed il busto allo scoperto e sarebbero quindi facile bersaglio al tiro nemico. Per quanto poi interessa la capacità della macchina ad operare senza equipaggio, osserva che un veicolo isolato, senza guida intelligente, potrebbe esser facilmente circondato e distrutto e più veicoli in formazione finirebbero inevitabilmente col colpirsi a vicenda.

La notizia dell'« Armée Blatt », rimbalzata invero negli Stati Uniti dall'Inghilterra, non era del tutto infondata. In effetti, l'americano Pennington aveva convinto il ministro della difesa britannico d'aver scoperto un'arma decisiva per la difesa nazionale e, con cospicue sovvenzioni, aveva ottenuto che la sua officina fosse posta sotto stretta sorveglianza. Trapelata la notizia ed invitato a mostrare la portentosa macchina da guerra, il Pennington si rende irreperibile e la polizia, fatta irruzione nel suo laboratorio, vi trova solo un vecchio motore di motocicletta ed una serie di magnifici acquerelli che secondo la « France Automobile » non illustravano, come a prima vista poteva sembrare, dei ferri da stiro ma automobili blindate armate di cannoni di grosso calibro che, dalla spiaggia, vittoriosamente lottavano contro una formidabile flotta corazzata.

Indipendentemente dalle beffe « alla Pennington », le prime esperienze condotte con motori a scoppio deludono le impazienti speranze e ingenerano sfiducia e scoramento anche nella massa dei più appassionati sostenitori.

In conseguenza, in campo militare ove il problema dei trasporti si presenta imperioso, si preferisce persistere nel cercare la soluzione mediante macchine elettriche ed a vapore. L'incontrastato e consolidato dominio della macchina a vapore costituì in effetti massimo ostacolo all'affermazione dell'autoveicolo. La ferrovia, ponendo fuori causa le diligenze, aveva svalutato le rotabili di grande comunicazione; le strade, rispondenti alle sole esigenze del traino agricolo, erano rovinosamente decadute e l'automezzo si trovò così a debuttare nelle più avverse condizioni ambientali. Ma più delle materiali difficoltà, il motore a scoppio fu osteggiato dalla « mentalità ferroviaria » del tempo. La collaudata locomotiva semplice, solida e rustica, offriva, sotto il profilo tecnico, garanzie di funzionamento di gran lunga superiori al fragile veicolo a benzina e nei fautori della trazione a vapore era la fiducia di giungere a superare la schiavitù delle rotaie.

Tale convinzione trovava conforto nel passato fruttuoso impiego di locomotive stradali per usi militari: nella guerra di Crimea, l'Armata britannica

se ne era servita con soddisfacenti risultati per il traino delle artiglierie grosso calibro dai depositi di Balaklava al fronte d'assedio di Sebastopoli nella guerra del 1870, durante il blocco di Parigi, i tedeschi si erano avvalsi con successo di 15 macchine acquistate in Inghilterra; l'Italia, nel 1876, ne aveva impiegate una sessantina per il traino dei cannoni da 240 e da 320 destinati ad armare il porto di La Spezia; nel 1877, i russi ne avevano impiegate con successo 12 per il rimorchio delle artiglierie e dei materiali pesanti nelle operazioni per l'assedio di Plewna.

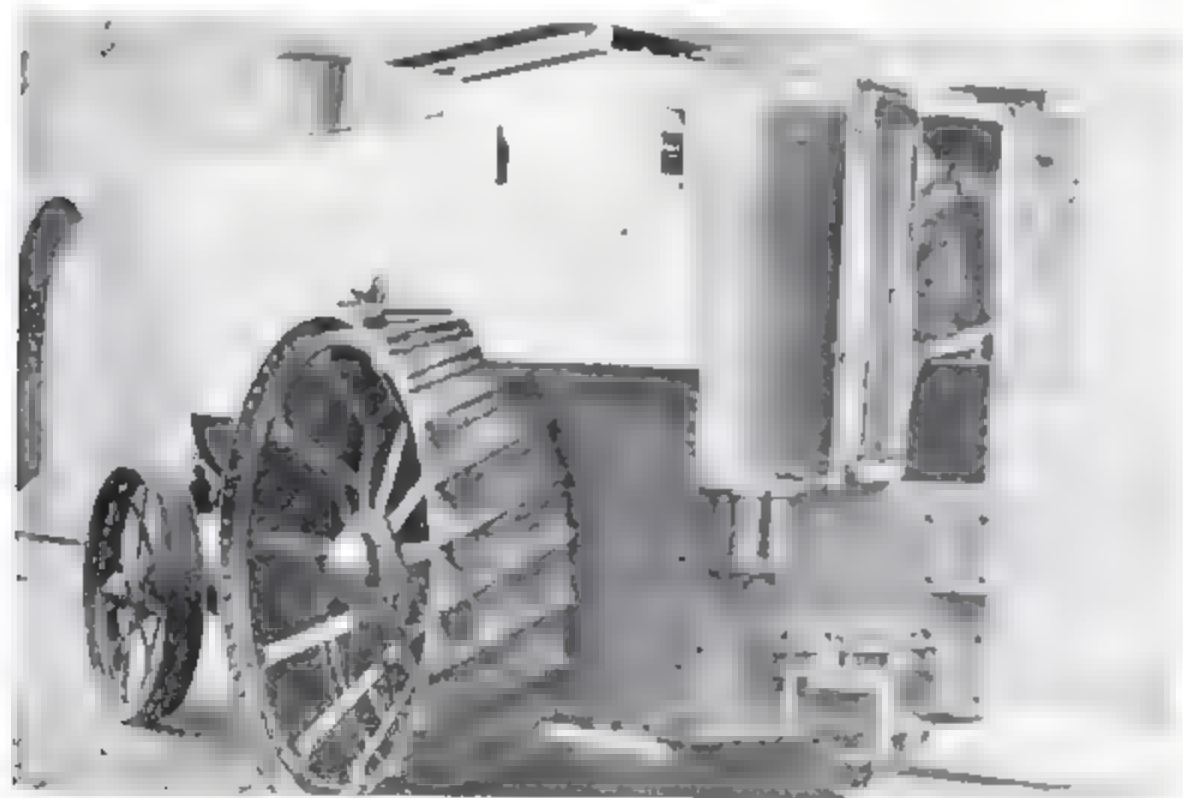


Fig. 1. Locomotiva del treno stradale corazzato di Lord Roberts.

Particolarmente probanti erano considerate, infine, le positive prestazioni offerte dalle locomotive stradali nella recente guerra anglo-boera. Nel Sud Africa, ove i trasporti erano effettuati esclusivamente da buoi ed ogni vettura ne richiedeva 10-15 coppie, i lenti e profondissimi convogli britannici erano stati, all'inizio del conflitto, facile preda delle mobili formazioni avversarie. Il traino meccanico realizzato con locomotive stradali Fowler, riducendo all'estremo la vulnerabilità dei convogli, aveva sventato la minaccia della paralisi logistica, crisi poi radicalmente risolta da Lord Roberts con l'adozione dei treni stradali corazzati. Questi erano normalmente costituiti da una locomotiva stradale e da tre vagoni blindati. La locomotiva della potenza di 60-70 HP, era protetta da corazze di acciaio al nickel dello spessore di 12,7 mm capaci di resistere al tiro di fucileria ed alle palle di shrapnell;

del peso di 22 tonnellate di cui 4,5 per la corazzatura e 2,5 per acqua e carbone, poteva muovere alla velocità di 15 km orari (fig. 1). Ogni vagone del peso di 5 tonnellate vuoto e 11 a pieno carico, scudato da ogni lato, poteva contenere un cannone da 120.

In assoluto, il treno stradale corazzato di Lord Roberts, dotato di propria forza motrice, blindato e capace di muovere anche fuori strada su terreno compatto, può essere considerato il rudimentale progenitore dei mezzi corazzati. Qualche studioso militare ne aveva pronosticato, infatti, l'impiego tattico: in difesa, come fortificazione mobile da avviare, combattimento durante, nel settore più minacciato; in attacco, quale scudo mobile e sostegno per le fanterie avanzanti allo scoperto; nel servizio di retroguardia per bloccare puntate di cavalleria; nel presidio di paesi occupati quale contro-barricata mobile in caso di sommossa. Se l'idea d'avvalersi del treno stradale come mezzo di combattimento non riscuote alcun consenso, le positive prove da esso offerte nella guerra anglo-boera ingenerano in tutti gli eserciti entusiastica fiducia nelle sue capacità logistiche.

L'impiego operativo presenta invece difficoltà pressochè insuperabile: l'enorme peso preclude il transito su molte opere d'arte e su tutti i ponti d'equipaggio; i consumi della macchina — 2000 litri di acqua e 500 kg di carbone ogni 15 km — sono eccessivi; aleatorie le possibilità di rifornimento; miseri i rapporti peso-lavoro e consumi-lavoro.

La « mentalità ferroviaria » è tuttavia tanto radicata che tutti gli Stati Maggiori sino al 1906-1907 considerano il treno quale mezzo ideale per i grandi trasporti e quando il motore a scoppio giunge a garantire con un'elevata potenza una notevole sicurezza di funzionamento, ritengono di sfruttarlo nel modo migliore applicandolo al treno stradale. Realizzando lo strano connubio in Francia è sperimentato il treno stradale Renard costituito da una motrice dotata di motore a benzina da 75 HP che mediante un albero a snodo trasmette il moto ai rimorchi; in Italia è adottato il treno stradale Cantono nel quale una dinamo, accoppiata al motore da 70 HP della motrice, alimenta a mezzo cavo i motori elettrici dei rimorchi.

Interessante e piacevole rilevare i motivi della generale prevenzione dell'impiego degli autoveicoli per usi militari. Nel 1900 il Layriz, appassionato fautore della trazione meccanica, invita a non farsi suggestionare dalla bellezza e dalla ingegnosità dell'automobile, caratteristiche che in guerra non hanno alcun valore. A suo giudizio, il rifornimento di combustibile presenta di per sé difficoltà proibitive: il travaso della benzina, di notte, richiede infatti l'impiego di mezzi di illuminazione che escludano il pericolo d'incendio, mezzi difficilmente reperibili sul campo di battaglia. I pneumatici delle macchine sono poi soggetti a forte usura ed esorbitanti risultano, di conseguenza, le spese di manutenzione. La velocità dell'automobile è d'altra parte del tutto virtuale poichè, in operazione, l'ingombro delle strade forza il veicolo a procedere a passo d'uomo. Anche nell'ipotesi più favorevole, poichè le scosse

della vettura rendono impossibile la lettura della carta topografica, le indispensabili soste per l'individuazione dell'itinerario annullano il guadagno e tempo realizzato nella marcia. Il motore a scoppio, delicato ed imperfetto non offre infine le necessarie garanzie di continuità nel funzionamento. Superfluo in definitiva, a giudizio del Layriz, l'impiego di autovetture per la funzione di comando e di gran lunga preferibili, per i trasporti, i treni stradali.

Nel 1901, il capitano Giulio Douhet, in una dotta conferenza data successivamente alle stampe, giunge a conclusioni negative ancor più drastiche. Illustrate le operazioni dell'Esercito di campagna ed analizzato l'impiego dei vari mezzi di trasporto nelle diverse fasi dell'azione, con logica stringente nega all'automobilismo qualunque avvenire. In fase di mobilitazione e di radunata, esclude che «alcuno per quanto di eccitabile fantasia» possa sopprimere di sostituire l'automobilismo ai sicuri ed ordinati trasporti ferroviari. Nella marcia al nemico, ammette che piccoli reparti di fanteria possano essere avviati, con omnibus, al seguito di unità di cavalleria ma ritiene che il compito possa esser meglio assolto da reparti ciclisti; considera poi «geniale ma fantastica» l'idea di utilizzare mezzi meccanici per il traino delle artiglierie, data l'incapacità dell'automezzo a muovere fuori strada. Nella battaglia, tenuto conto che i reparti per schierarsi ed operare debbono agire in terreno vario, reputa che nessuno di essi possa esser vincolato alle rotabili e di riflesso nessuna vettura destinata a seguire le truppe possa esser automobile; del tutto irrealistico poi, la speranza d'avvalersi di autotrasporti per la manovra, sia per l'enorme numero dei veicoli necessari — 240 per una Brigata — sia per l'ingombro delle strade. Nella trasmissione di ordini e di notizie, stima che, tra Comando Supremo e Comandi di Grandi Unità, il telegrafo per velocità e sicurezza sia insuperabile ed insostituibile e nell'ambito delle unità, cavalieri e ciclisti offrano affidamento di gran lunga superiore all'automezzo. Per le esigenze logistiche, considerato che per alimentare un'Armata su 3 Corpi d'Armata ed 1 Divisione di cavalleria si richiedono 200 tonnellate giornaliere di rifornimenti con l'impiego di 5000 carri e 15000 quadrupedi, ritiene inderogabile il ricorso alla trazione meccanica. L'automezzo, a suo avviso, non è tuttavia tecnicamente idoneo allo scopo e l'esigenza può esser soddisfatta solo mediante automotori, impiegando cioè veicoli a trazione elettrica che, a mezzo cavo, ricevono l'energia da una serie di generatori opportunamente dislocati lungo l'asse stradale. Il Douhet esclude, infine, nel modo più categorico che l'automezzo possa esser utilmente impiegato come veicolo da combattimento, giudizio fondato questa volta su elementi di ordine prettamente psicologico: per quanto l'uomo possa perfezionare il motore, non riuscirà mai ad infondergli una volontà cosciente mentre il cavallo è un'automobile quasi perfetta poichè entro certi limiti sa dove vuole e dove deve andare. Al segnale della carica il cavaliere sprona il cavallo e, mentre il suo animo è rivolto al nemico, il cavallo s'incarica del percorso evitando e supe-

rando gli ostacoli che gli si presentano. Nel caso durante la carica la volontà del cavaliere si rilasci o faccia difetto, alle carenze dell'uomo sopperisce la limitata ma pur sempre presente volontà dell'animale. Per il Douhet, in conseguenza l'uomo non arriverà mai ad escludere il cavallo come mezzo di guerra; lo potrà sostituire soltanto laddove è impiegato unicamente come forza motrice o come sede di energia.

I due studiosi citati sono fedeli interpreti dell'antipatia e della diffidenza dominanti all'inizio del secolo per l'autoveicolo: nell'ambiente civile, per la sua pazzia velocità, nell'ambiente militare, per le sue insufficienze tecniche, per il suo elevato costo, per il disordine che ingenera nelle colonne in marcia, specie di cavalleria.

Prevenzioni ed ostilità che, se ritardano, non possono arrestare il corso del progresso ed il motore a scoppio, col perfezionarsi, si afferma in ogni campo dell'attività militare. Nel 1901, il Corpo di Spedizione tedesco in Cina utilizza automobili per il trasporto e l'alimentazione delle stazioni radiotelegrafiche campali; nel 1903, l'Esercito italiano acquista la prima autovettura, una Fiat 16 HP con la quale il ministro della guerra, generale Ottolenghi, compie senz'alcun incidente un'escursione di frontiera di 2000 km; in tutti gli Stati formazioni di automobilisti volontari partecipano alle grandi manovre.

Il successo delle autovetture apre la via all'impiego ed all'affermazione degli autocarri: in Italia alle manovre del 1905 in Campania, con 35 autovetture — delle quali 30 private — sono impiegati, con esito lusinghiero, 2 autocarri della portata di 40 quintali ed in quelle del 1907, 14 autocarri assicurano l'alimentazione a 7 Divisioni di fanteria ed a una Divisione di cavalleria; in Francia, nello stesso anno 40 autocarri riforniscono tutto il XVIII Corpo d'Armata in manovra nella zona di Bordeaux ed analogo successo riscuotono gli esperimenti effettuati in Germania ed in Austria-Ungheria.

Tutti gli Stati Maggiori percepiscono che il problema logistico può esser risolto solo mediante l'automezzo e, accantonati treni stradali e ferrovie campali, polarizzano gli sforzi sul veicolo a motore. Le menti più acute intuiscono che il motore a scoppio potrà dare alle forze operanti una mobilità ancora sconosciuta e la superiore velocità sarà in avvenire decisivo fattore di successo.

In questa realistica visione, nel 1907, il colonnello inglese Macdonald, in una conferenza al Royal United Service Institute, presupponendo un improbabile ma possibile sbarco nemico sulle spiagge di Dorking, dimostra che solo il trasporto motorizzato può garantire il tempestivo intervento nel settore minacciato e, computando le possibilità offerte dagli automezzi, immediatamente disponibili a Londra — 2000 autobus e 10000 autovetture — calcola che in sole 24 ore ben 375.000 uomini possono esser lanciati nella lotta.

I PRIMI DEBUTTI DELL'AUTOBLINDATA

Il progresso nella costruzione delle autovetture, con nuove cognizioni sperimentali, offre collaudati congegni meccanici che, finalmente, consentono di tradurre in realtà l'agognato sogno d'avvalersi di autotelai armati e corazzati per il diretto intervento nella lotta.

Il quadriciclo automobile, costruito nel 1899 dall'inglese Simms, è il primo veicolo a benzina d'esistenza certa concepito quale mezzo di combattimento (fig. 2). Azionato da un minuscolo motore da 1,5 HP e armato solo con una mitragliatrice Maxim scudata, è invero creazione assai modesta, ma rappresenta quanto di meglio può esprimere la tecnica del tempo. Le sue carenze sia d'ordine tecnico sia d'ordine tattico sono palesemente vistose e sin dal suo apparire è oggetto dei più scettici commenti: si osserva che il funzionamento della mitragliatrice, normalmente incerto, diviene del tutto aleatorio quando l'arma sia postata su un mezzo mobile; si rileva che il tiratore nonostante lo scudo, è facile bersaglio del fuoco nemico e, ironizzando sull'invio di alcune macchine nel Sud-Africa, si esortano gli inglesi a non far eccessivo affidamento su di esse per venir a capo della resistenza boera.

La rivista « Armée et Marine » tuttavia, nel commentare: « Questa nuova arma gode della preziosa qualità di poter far fuoco mentre procede a grande velocità come un'imbarcazione che si muova su terra » mostra d'aver colto la vera essenza del connubio arma-motore. Velocità e fuoco sono in

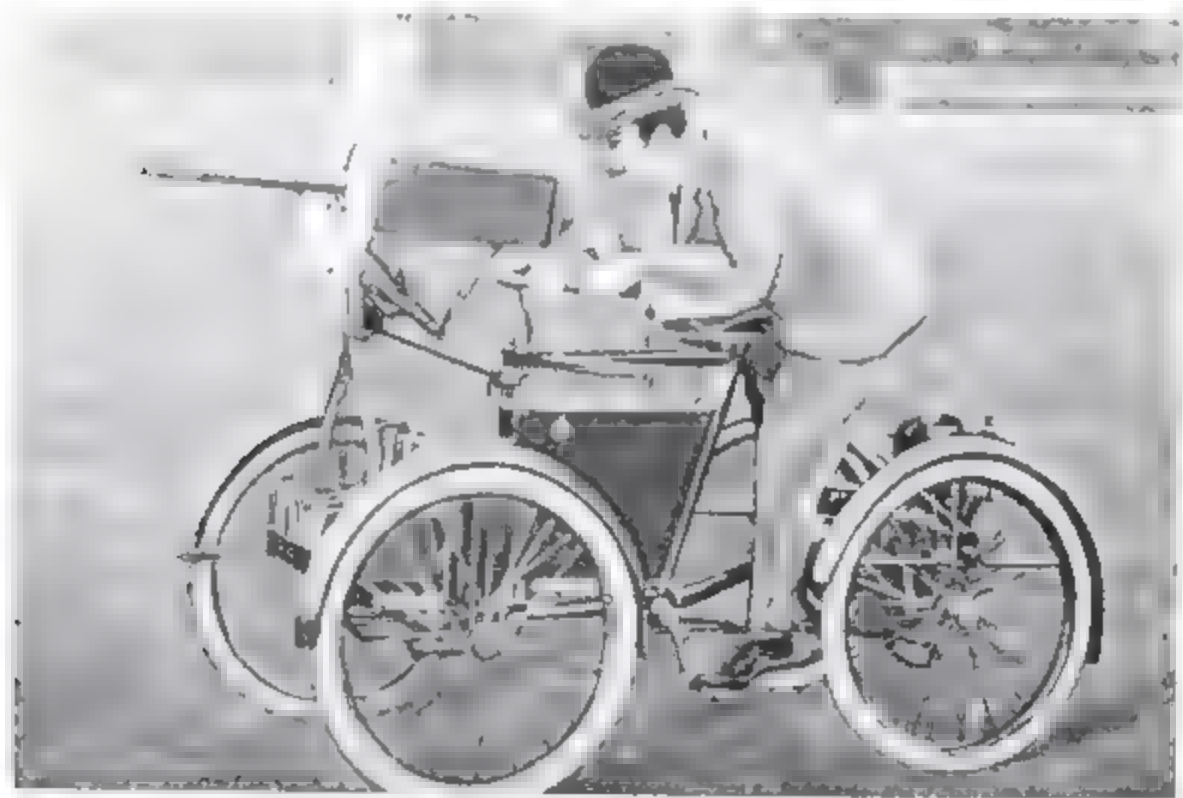


Fig. 2. - Quadriciclo armato Simms.

effetti gli indissolubili elementi di forza del veicolo blindato e la loro disarmonica applicazione nei futuri mezzi sperimentali, distorcendo i naturali concetti informatori della nuova arma, condurrà, come vedremo, ad errate conclusioni che, negando all'autoblindata ogni efficacia, la relegheranno per lungo periodo nell'oblio. Nei primi anni del secolo, comunque, è un tumultuoso fiorire di idee e di macchine da guerra.

Nel 1902, il maggiore Davidson, comandante dell'Accademia Militare di Hingland Park, esperimenta un autotelaio blindato, armato di 2 mitragliatrici: la Vickers, su progetto dell'ingegner Simmers, realizza e presenta al Crystal Palace di Londra una mastodontica autocorazzata dotata di 2 mitragliatrici e di 2 cannoni-revolver ed una macchina di analoghe caratteristiche è costruita in America dal capitano Dayton. Tentativi invero, tutti eccessivamente ambiziosi che falliscono lo scopo e portano assai scarso contributo allo sviluppo dei mezzi corazzati.

Sempre nel 1902, la ditta francese Charron-Girardot e Vogt presenta al Salone dell'Automobile di Parigi una macchina che, per concezione e per soluzioni tecniche realizzate, è a ragione considerata la vera e postuma delle autoblindate (fig. 3). Costruita su chassis del tutto analogo a quello delle vetture da turismo prodotte dalla casa, ha cofano, pareti e cielo protetti da una mantellatura in lamiera d'acciaio al cromo dello spessore di 5 mm resistente al tiro del fucile Lebel 1886. Il blindamento del cofano, a pannelli

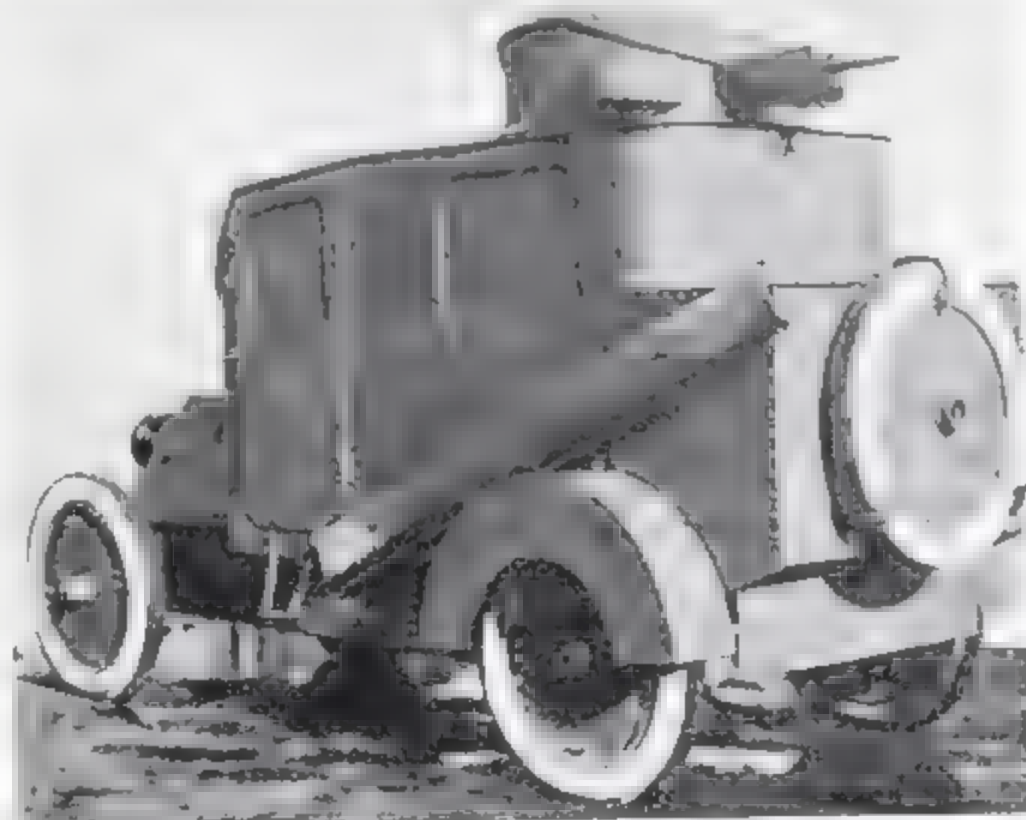


Fig. 3. - Autoblinda a Charron.

mobili, consente l'ispezione del motore e la sua parte anteriore, normalmente sollevata nel movimento lontano dal nemico, non ostacola la funzione del radiatore; nella parete frontale un ampio portello mobile munito di feritorialzato consente al conduttore un'ottima visuale durante la marcia, abbattutogli assicura, con una sufficiente visibilità, un'eccellente protezione in combattimento; su ciascuna delle pareti laterali una finestra scudata permette all'equipaggio l'osservazione laterale ed un grande portellone il rapido accesso all'abitacolo. La macchina è armata di una mitragliatrice Hotchkiss in torretta girevole che consente il tiro a giro d'orizzonte con soli 10 metri d'angolo morto; un congegno di bloccaggio permette di fissare arma e torretta nella direzione voluta; l'arma impiega munizionamento identico a quello del fucile Lebel ed ha una dotazione di 5 000 colpi. Azionata da un motore da 35 HP che le consente una velocità massima di 50 km orari, la Charron, ha un'autonomia di 400 km; del peso di 3 200 kg a vuoto e 4 000 a pieno carico è in grado di muovere anche fuori strada su terreno compatto e di superare guadi di 60 cm; due travi in ferro sagomate della lunghezza di 3 metri applicate alle pareti e di rapido impiego le rendono possibile il superamento di piccoli fossati; l'energia elettrica erogata dalla dinamo accoppiata al motore assicura, quando necessario, l'illuminazione dell'abitacolo.

L'autoblindo accusa inevitabili carenze e, sin dalle prime prove, vengono suggeriti molteplici perfezionamenti:

— migliorare il blindamento abbassando la mantellatura in modo da coprire il telaio;

— potenziare l'armamento sostituendo alla mitragliatrice un cannone di marina da 37 mm a tiro rapido, particolarmente idoneo all'azione contro fanteria;

— dotare il motore di messa in moto automatica;

— assicurare l'aerazione dell'abitacolo mediante ventole elettriche;

— aumentare l'autonomia della macchina.

Le varianti si presentano tuttavia praticamente irrealizzabili: le modifiche alla corazzatura ed all'armamento comportano un aumento di peso inaccettabile; la messa in moto dall'interno e l'applicazione delle ventole sono tecnicamente inattuabili; del tutto impossibile infine aumentare l'autonomia, carenza che si propone di ovviare assegnando ad ogni gruppo di blindo uno speciale cassone automobile corazzato di rifornimento.

Nel 1903, una commissione sperimenta la macchina al campo di Chalons. Ne accerta l'attitudine ad operare fuori strada su terreno uniforme e constata la soddisfacente efficacia dell'arma anche durante la marcia ma, considerato l'elevato costo del mezzo (45 000 franchi) e le rare circostanze nelle quali, a suo giudizio, può esser impiegato con accettabili possibilità di successo, ne sconsiglia l'adozione. Nel 1906 la Charron partecipa alle grandi manovre

e sebbene riscuota entusiastici consensi, prevale l'avverso giudizio della commissione.

Nel 1906, la ditta austriaca Daimler, filiale della Daimler tedesca, presenta all'Esposizione di Vienna un'autoblindata di struttura molto simile alla Charron (fig. 4). Come questa utilizza il telaio d'una normale autovettura da turismo ma, sfruttando le esperienze francesi, ha una mantellatura assai più bassa e, invece che di mitragliatrice, è armata d'un cannone a tiro rapido in capoletta girevole. Ha un motore della potenza di 40 HP che le consente una velocità massima di 50 km orari e, innovazione d'avanguardia, due assi che, trasmettendo il moto a tutte le 4 ruote, le permettono di sfruttare al massimo il peso aderente. Il vantaggio è infirmato peraltro dalla maggior complessità nei meccanismi di trasmissione e di riflesso dalla maggior alea di guasti meccanici. Sebbene in manovra riesca a percorrere terreni ritenuti impraticabili, la macchina è soggetta, infatti, a ripetute avarie e lo Stato Maggiore austro-ungarico giudica in definitiva le sue prestazioni poco convincenti. Si vuole peraltro che il suo destino sia stato irrevocabilmente segnato dai disastrosi effetti provocati dalla sua comparsa nella presentazione all'Imperatore quando l'imbizzarrirsi dei cavalli aveva causato la caduta di uno dei più autorevoli generali del seguito.

Nel 1907, anche la ditta tedesca Ehrhardt di Dusseldorf presenta una propria autoblindata (fig. 5). In Germania, sia il Kaiser, sia i capi militari seguono con particolare interesse lo sviluppo dell'automobilismo e ripongono grandi speranze nei veicoli blindati. Del tutto naturale, in conseguenza, che la Ehrhardt, concepita sotto gli auspici delle massime autorità militari sia stata progettata e costruita integralmente in funzione del compito e, a differenza della Charron e della Daimler, abbia un telaio originale. È armata con un cannone da 52 a tiro rapido della gittata massima di 7 800 m che, installato in casamatta, ha un settore orizzontale alquanto limitato ma può assumere un'elevazione di 43°. Pantelli d'acciaio mobili, poggiati sul terreno durante il tiro, attenuano le oscillazioni elastiche ed assicurano stabilità alla piattaforma. Le abnormi caratteristiche dell'armamento divengono comprensibili considerando che l'autoblindata è stata ideata essenzialmente... per agire contro i palloni osservatorio e per la caccia ai dirigibili.

In effetti, in esperimenti svolti il 21 luglio 1909, un draken a 500 metri dal suolo, dopo esser stato inutilmente bersaglio di una compagnia fucilieri e di una sezione mitraglieri che da 1 200 metri avevano sparato rispettivamente 5 000 e 4 000 colpi, è abbattuto dalla distanza di 2 000 metri al secondo colpo di cannone.

Indipendentemente dall'efficacia della bocca da fuoco, l'idea d'impiegare un mezzo corazzato per la caccia ai dirigibili è oggetto di comprensibili critiche: per agire, l'autoblindo, non può trovarsi sotto la verticale del dirigibile e non deve quindi temere il lancio di ordigni esplosivi e, anche se ciò avvenisse, le minime probabilità che le bombe colpiscano il veicolo non giu-

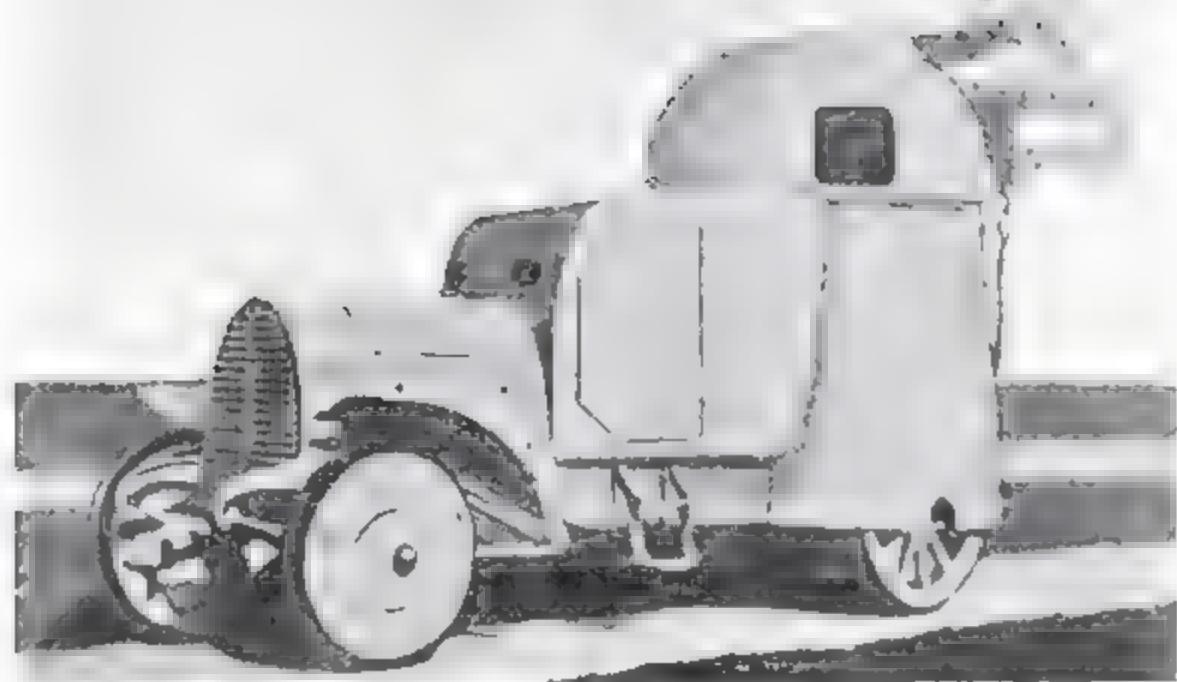


Fig. 4. Autoblindata Daimler.

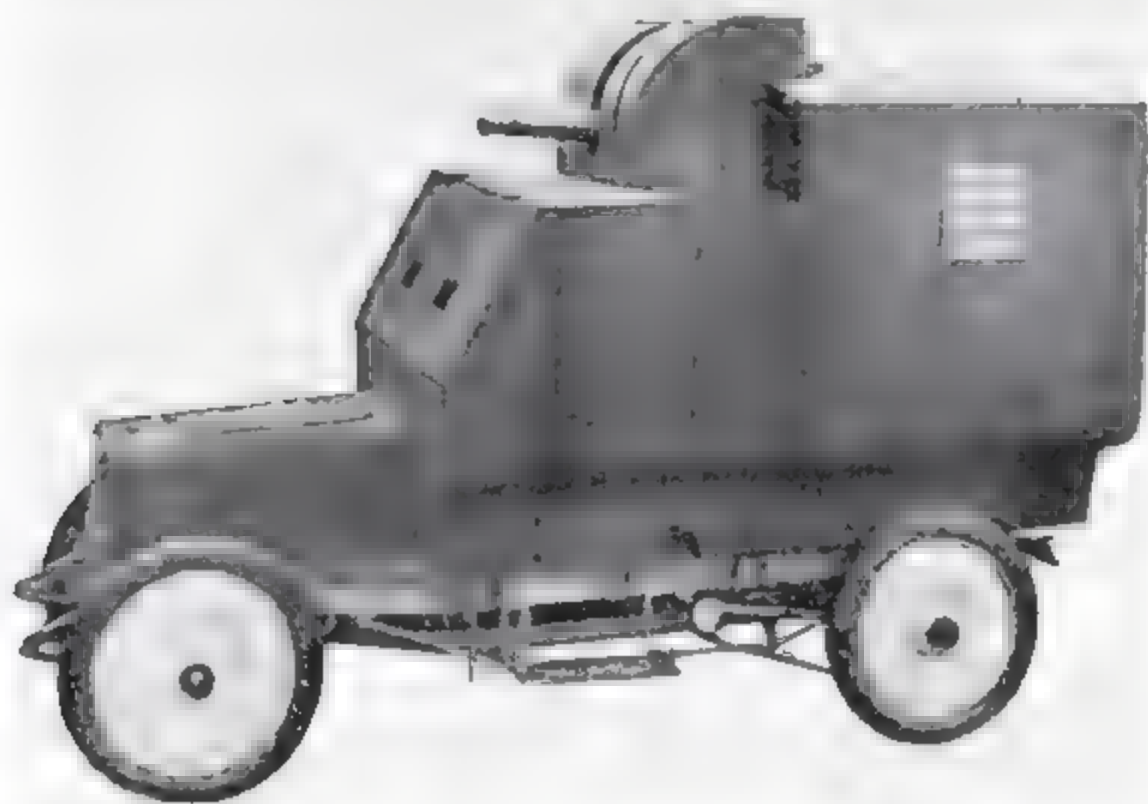


Fig. 5. Autoblindata Ehrhardt.

stificano tanto dispendio di danaro per la sua protezione; tenuto conto d'altra parte che il dirigibile naviga alla velocità di 40-60 km orari, il mezzo destinato alla caccia deve muovere a grande velocità e non può essere quindi corazzato; è infine assai dubbio che l'autotelaio, seppure sostenuto dai puntelli, possa sopportare il tormento che gli imprime un cannone di tanto notevole calibro.

Lo Stato Maggiore germanico riconosce che la Ehrardt è concettualmente un aborto e per l'azione contro-aerea finisce con l'adottare una semplice autovettura con carrozzeria blindata costruita dalla ditta Krupp (fig. 6).

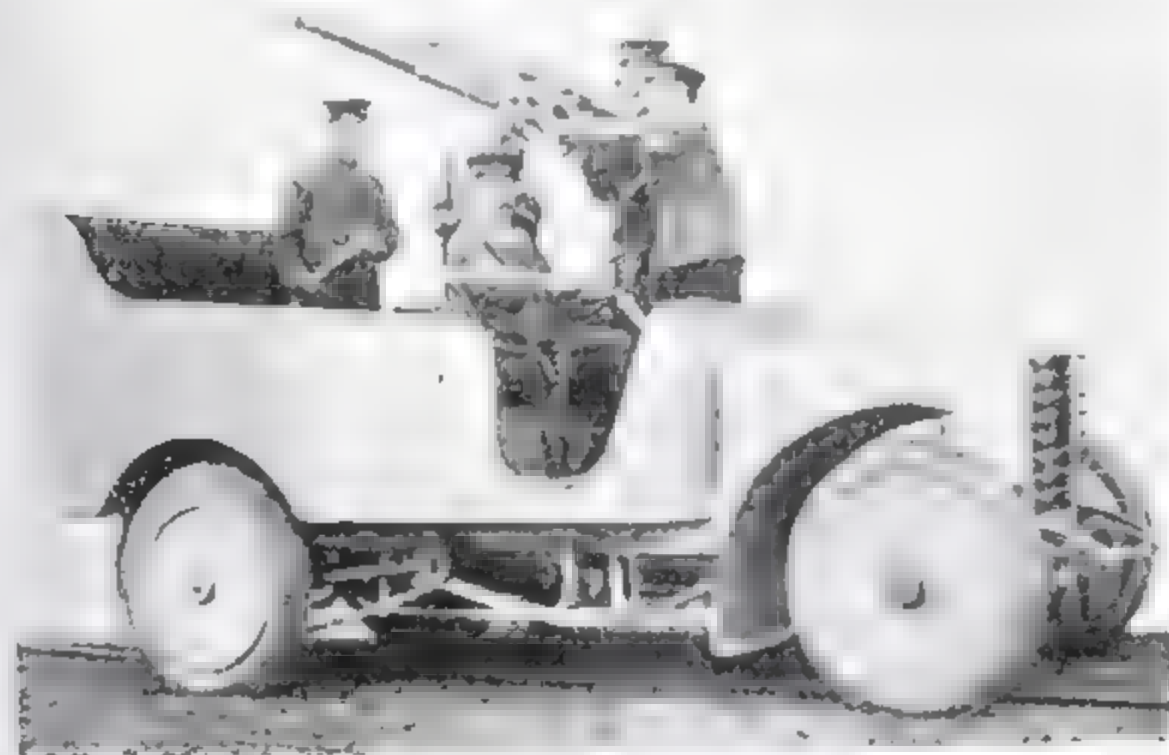


Fig. 6. Autocannone Krupp.

Altri due prototipi di costruzione tedesca, una Mercedes con motore da 45 HP e mitragliatrice in cupola ed una Remscheid con motore da 50 HP e cannone leggero, conseguono risultati deludenti e vengono accantonati.

In Italia, sebbene l'automobilismo militare per opera del generale Mirandoli, del generale Salletta e del capitano Pagliano sia tra i più progrediti d'Europa ed abbia nel Re un convinto sostenitore, il mezzo blindato per le caratteristiche orografiche della frontiera, riscuote scarso credito.

Il problema tuttavia non è da tutti ignorato e, nel 1905, il tenente Lucio Scolart, in un'appassionata conferenza, esorta le massime Autorità a valutare nel giusto valore la nuova arma e presenta un suo progetto di « Automobile-torpediniera ». Dopo aver dimostrato che la celerità è coefficiente fonamen-

tale della manovra e che il motore offre finalmente la possibilità di conseguire quella velocità tanto agognata dai grandi condottieri, in forma forse un po' enfatica ma per certo profetica afferma: « Fecondo di vittoria sarà quell'Esercito che nella guerra dell'avvenire saprà meglio servirsi dell'automobile ». Ma perchè la velocità possa dare tutti i suoi frutti è inderogabile che, in battaglia, ritmo e potenza d'azione abbiano un progressivo crescendo obiettivo che egli giudica possa esser raggiunto solo « facendo entrare l'automobile direttamente nell'azione guerresca ». Nel suo pensiero, l'automezza da combattimento deve assolvere a terra le stesse funzioni che ha la torretta in mare: insinuarsi negli avamposti avversari, riconoscere la forza e la dislocazione del nemico e, se attaccato, rispondere al fuoco e ritirarsi celermente minando la strada che l'avversario dovrà percorrere.

La sua macchina presenta caratteristiche ideali: protetta da blindamento resistente al tiro di fucileria, è mossa da due motori da 18 HP, uno anteriore e l'altro posteriore, che le consentono di muovere indifferentemente nei due sensi; armata di una mitragliatrice a 16 canne è dotata lateralmente di 4 cassette porta-mine; munita di apparato radio-telegrafico, dispone di 2 dinamo di 100 ampères e 220 volts che alimentano la stazione r.t., i fari, i proiettori ed azionano la torretta e la mitragliera.

Dopo aver dimostrato che la mitragliera ha un volume di fuoco superiore a quello d'una compagnia fucilieri, il conferenziere pone in risalto che se la macchina fosse dotata di un cannone a tiro rapido, questo per la sua mobilità e per la possibilità di sottrarsi alla reazione nemica e riaprire da altra posizione fuoco di sorpresa, avrebbe efficacia superiore a qualunque batteria anchilosata sul terreno.

Nel concludere, lo Scolart ammette che la realizzazione del progetto presenta indubbie difficoltà ma invoca: « Sorge un'invenzione, un'idea. L'accolga. Anche se non consente immediati risultati sarà utile a dar forma e costituirà passaggio a migliori perfezionamenti ».

Ma l'appassionata esortazione cade nel vuoto come del resto sterili i risultati sono stati e saranno le molteplici esperienze straniere.

AUTOBLINDATE, AUTOPROTETTE E AUTOARMATE

Le prove delle autoblindate sono state, in complesso, insoddisfacenti e la latente diffidenza per la nuova arma si tramuta ovunque in dichiarata ostilità.

Militari e tecnici fanno a gara nel denunciare carenze tecniche ed insufficienze tattiche e unanimi condannano ogni nuovo esperimento. Sotto il profilo meccanico, osservano che l'autoblindata è strutturalmente l'antitesi dell'affusto: il primo, concepito per muovere ad elevata velocità, deve esser leggero ed elastico, il secondo costruito per dare stabilità all'arma deve esser

invece solido e resistente; opposte caratteristiche che ritengono tecnicamente irrealizzabili nella stessa macchina. Sotto il profilo tattico, giudicano inammissibile che un mezzo da combattimento ideato per compiti squisitamente offensivi, oltre ad esser incapace ad operare in terreno vario, incontri difficoltà a muovere anche su strade cattive e, per quanto potente sia il suo motore, venga bloccato da qualunque ostacolo posto a sbarramento della rotabile. Per quanto concerne l'armamento, rilevano che la mitragliatrice per le sue qualità balistiche è arma spiccatamente difensiva ed il suo impiego offensivo è quindi concettualmente errato; soggetta alle oscillazioni elastiche delle sospensioni e dei pneumatici ha, d'altra parte, un tiro tanto disperso che la sua efficacia risulta pressochè nulla; arma di per sé leggera e di flessibile impiego, se installata su un veicolo, viene poi imperdonabilmente vincolata alla strada. Giudicano, inoltre, che l'equipaggio dell'autoblindo, ristretto in ambiente ad elevata temperatura e saturo di gas, sia sottoposto ad uno sforzo debilitante che in breve fiacca le sue capacità combattive. Tra conduttore e serventi sussiste poi una fondamentale disparità di interessi che li conduce ad azioni disarmoniche e contrastanti: il primo, per risparmiare la macchina, tende infatti a muovere ed a sostare al coperto; i serventi all'opposto vorrebbero esser costantemente nelle più favorevoli condizioni per l'impiego dell'arma. Del tutto illusorio, in definitiva, sperare che le autoblindate possano conseguire risultati apprezzabili in combattimento: visibili a grande distanza, vincolate alla strada, protette solo dal tiro di fucileria, son facile preda dell'artiglieria e delle mitragliere avversarie. Per di più le macchine sono ben lungi dal possedere la rusticità e la robustezza che si richiedono a tutti i materiali che si impiegano sulla linea del fuoco: complesso di organi assai delicati e soggetti a molteplici avarie, qualunque guasto meccanico determina l'inefficienza dell'intera macchina e con essa la perdita dell'arma e dell'equipaggio.

Considerando infine che un'autoblindata costa quanto un'intera batteria, i critici sono concordi nel considerarla un'applicazione geniale ma assai costosa e di scarsa utilità; qualcuno giunge ad affermare che valgono assai più 4 fucili allo scoperto che una mitragliatrice corazzata; il colonnello italiano Maggiorotti non esita a definirla « Mezzo escogitato da sognatori che nella guerra paventano solo le ferite che si possono riportare e per evitarle, cercando di proteggere poche decine di uomini, perdono di vista la realtà nella quale sono migliaia di esistenze che corrono al rischio ed al sacrificio ».

Se le critiche, fondate su dati sperimentali, sono di massima incontrovertibili, non si cerca d'individuare le cause del fallimento e non si percepiscono, in conseguenza, gli errori concettuali e tecnici compiuti nell'ideare e nel costruire le macchine e, soprattutto, i distorti criteri d'impiego che hanno condotto a richiedere ad esse prestazioni che non dovevano e non potevano offrire.

In tutti i Paesi, i motivi precipui d'insuccesso debbono essere anzitutto ricercati nell'assenza di qualunque collaborazione tra costruttori ed autorità

militari. Ovunque le macchine erano state ideate e realizzate da ditte civili che poco o nulla conoscevano dei problemi e delle esigenze militari.

I costruttori avevano risolto un astratto problema tecnico e, per ovvi motivi utilitaristici, avevano fatto il possibile per sfruttare autotelai e congegni meccanici già collaudati che, se potevano esser eccellenti per un'auto vettura da turismo, erano inadeguati per un veicolo da combattimento.

I militari, d'altra parte, ricevuto un mezzo assolutamente nuovo, erano rimasti sconcertati. Sarebbe stato indispensabile, da parte loro, vagliare le caratteristiche tecniche della macchina, determinarne le prestazioni ed in base ad esse definirne l'impiego. Ma per tutto questo sarebbe stata necessaria una preparazione tecnica e psicologica specifica del tutto mancante e, senza rendersi conto dell'essenza dell'idea e della sua portata ed ignorando ciò che le macchine sotto il profilo tecnico potevano dare, avevano preteso fossero adatti ai più disparati compiti operativi.

Si prevedeva infatti l'impiego dell'autoblindata:

- nell'esplorazione, isolata od in cooperazione con la cavalleria;
- in avanguardia, in retroguardia o nel fiancheggiamento, di rinforzo alla cavalleria od alla fanteria;
- nell'azione ritardatrice;
- nella protezione dei convogli;
- per il collegamento tra colonne operanti su direzioni parallele;
- negli attacchi decisivi;
- quale sostegno di fuoco all'artiglieria ed alla cavalleria;
- di supporto — in sostituzione all'artiglieria — ad unità incaricate dell'occupazione di importanti posizioni;
- di rinforzo ai posti avanzati nella guerra d'assedio.

La semplice enunciazione dei compiti palesa la più clamorosa ignoranza dei limiti tecnici e delle possibilità tattiche della macchina.

A parte l'assurdo impiego nella guerra d'assedio, lo sperare che essa potesse offrire apprezzabile concorso di fuoco oppure, ancor peggio, sostituire l'artiglieria era del tutto irrealistico; il suo intervento negli « attacchi decisivi » presupponeva una inesistente attitudine ad operare in terreno vario; il suo impiego nell'esplorazione o nel servizio di sicurezza al seguito o in luogo delle pattuglie di cavalleria — come normalmente si esigeva in esercitazione — era palesemente esorbitante.

In proposito solo uno scrittore militare del tempo — Taris Etienne — esortava a non richiedere alle autoblindate prestazioni impossibili ed a non pretendere quindi che movessero ovunque passava il cavallo. A suo giudizio, esse trovavano il più utile impiego con i grossi esploranti o d'avanguardia e ne suggeriva le modalità d'azione: incontrando il nemico dovevano allontanarsi dalla strada solo lo stretto necessario per raggiungere una posizione

che consentisse loro d'agire « a scafo sotto »; a scontro concluso, dovevano riportarsi al più presto sulla rotabile per inseguire il nemico in ritirata o precederlo su punti di obbligato passaggio.

Ma, al di là delle errate concezioni tecnico-tattiche, al fallimento dell'autoblindata ha concorso in maniera determinante la pratica impossibilità della tecnica del tempo di conciliare nelle macchine i requisiti di mobilità, di potenza e di protezione che caratterizzano e definiscono l'attitudine manovriera di qualunque mezzo corazzato.

Per quanto interessa la protezione, l'industria, per l'esperienza acquisita nelle costruzioni navali era in grado di produrre corazze in acciaio al tungsteno, al cromo ed al nickel, sotto ogni aspetto rispondenti alle esigenze dei mezzi corazzati; per quanto concerne l'armamento, le mitragliatrici Maxim mod. 1893 ed Hotchkiss mod. 900, il cannone-revolver Hotchkiss a 5 canne cal. 37 ed i cannoni a tiro rapido da marina davano alle autoblindate una potenza di fuoco ragguardevole; motori e congegni meccanici, ancora in fase sperimentale, non potevano invece offrire al veicolo né una soddisfacente mobilità né una ragionevole sicurezza di funzionamento.

Il rapido progresso automobilistico autorizzava a sperare di poter ovviare, in limiti di tempo accettabili, le carenze meccaniche, ma delusioni e critiche inducono tutti gli Stati Maggiori a ripudiare senza appello la nuova arma.

Così, in Francia, la Commissione per lo studio delle armi, dopo aver dichiarato l'autoblindata assolutamente inidonea al diretto intervento nella battaglia, sconsiglia ulteriori esperimenti. Ammette tuttavia che veicoli armati di mitragliatrice possano trovare utile impiego nell'esplorazione e per il collegamento. Le conclusioni della Commissione, condivise da tutti gli Stati Maggiori europei, danno forma ad una soluzione di ripiego che, con il fallimento dell'autoblindata, si era andata ovunque delineando: adeguare la protezione e l'armamento alle caratteristiche meccaniche dell'autotelaio; ridurre, in altre parole, la corazzatura e dotare il veicolo di una sola arma.

A tali criteri si era ispirata, sin dal 1904, la costruzione di un « autoprotetta » presentata all'Esposizione di Saint Louis: armata di mitragliatrice, aveva solo carrozzeria metallica ed uno scudo frontale (fig. 7).

Nel 1905 anche la ditta Opel di Russelheim aveva esibito all'Esposizione di Berlino una vettura da guerra con protezione limitata (fig. 8). Dalla linea pressoché identica alle vetture da turismo ma con carrozzeria sensibilmente più alta, la macchina — classificata *Kriegswagen* — era blindata in lamiera d'acciaio. Aveva il radiatore protetto da una persiana metallica e, nella parte anteriore della carrozzeria due feritoie, munite di sportelli mobili, consentivano al guidatore la visuale ed al militare a lui vicino il tiro frontale.

L'Inghilterra che, forte del suo splendido isolamento, non aveva rivolto alcun interesse alle autoblindate, vede nelle « autoprotette » il mezzo ideale di pronto intervento nella difesa costiera ed un efficace supporto per le forze da sbarco e per la cavalleria coloniale. Per tali compiti il Ministero della

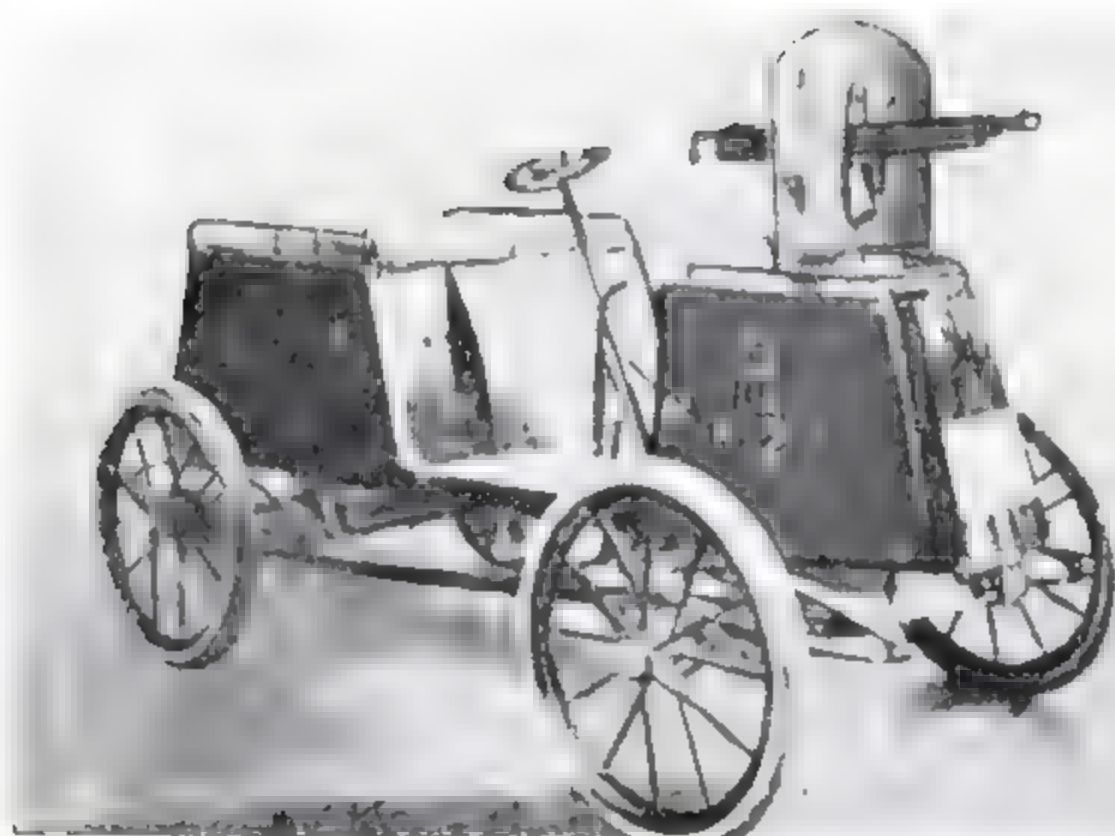


Fig. 7. - Autoprotetta Saint Louis.

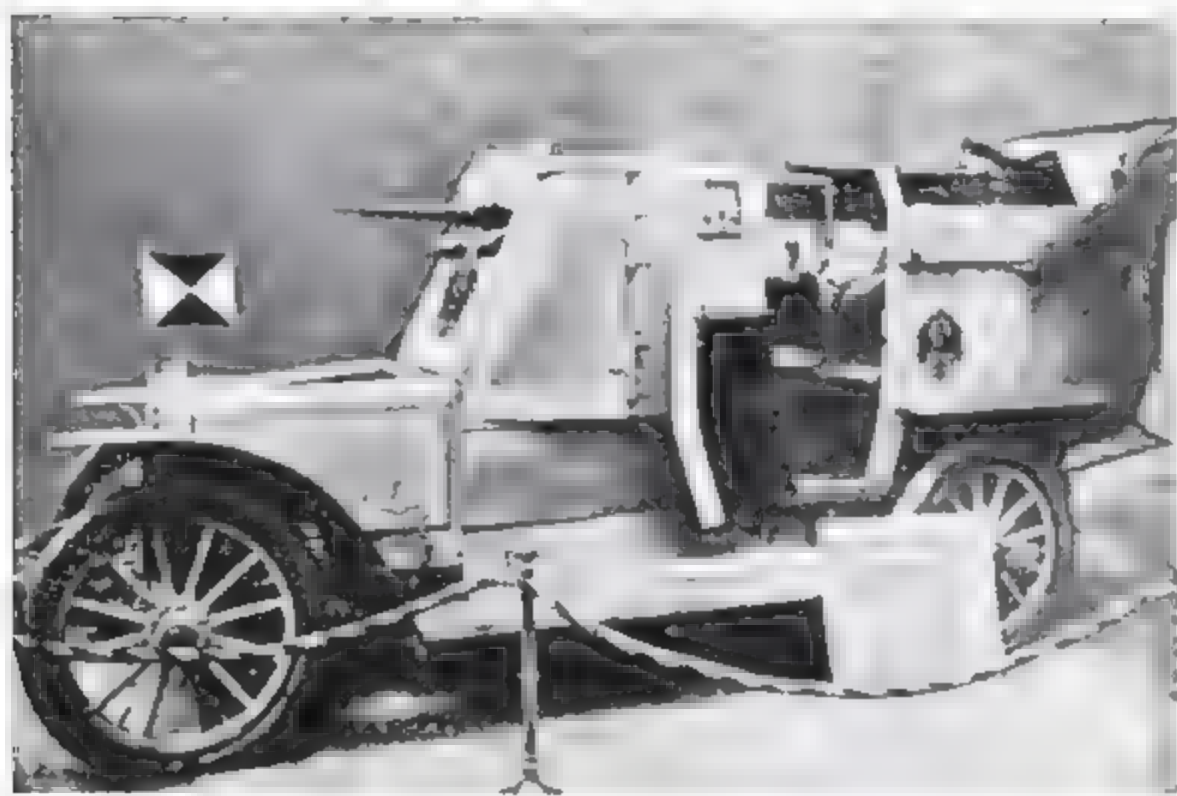


Fig. 8. - Kriegswagen Opel.

Difesa britannico stima che il veicolo da combattimento debba possedere potente armamento, discreta velocità e minima corazzatura.

Una macchina, ideata dal capitano Thornycroft presenta caratteristiche rispondenti ed è accolta con favore (fig. 9). Dalla sagoma di grossa « limousine » ha blindamento limitato al cofano ed alla parete frontale; armata di una mitragliatrice o di un cannone a tiro rapido Maxim, installati nel vano anteriore su affusto a candeliere, è azionata da un motore da 12 HP che le consente una velocità massima di 40 km orari; ha un equipaggio di 4 uomini dei quali il sottufficiale conduttore-capo pezzo ed il tiratore operano nel vano anteriore ed i due serventi nel vano posteriore.

Ultima e più caratteristica delle macchine da noi convenzionalmente denominate « autoprotette », è l'autovettura blindata del Wurtemberghese Schlager (fig. 10). Montata su telaio speciale, ha motore posteriore in modo da rendere completamente utilizzabile la parte anteriore; ha carrozzeria molto bassa, con pareti laterali che nel davanti formano una specie di sperone nel quale sono collocate la mitragliatrice e le munizioni; alla base dello sperone è il volante che può assumere due diverse posizioni: alta, nel movimento lontano del nemico e bassa in combattimento per guidare stando sdraiati sul fondo: anche il mitragliere manovra l'arma da coricato.

Le « autoprotette » sono oggetto di giudizi più severi ed hanno destino ancor più infelice delle autoblindate. Mentre più o meno accusano le stesse carenze delle sorelle maggiori, presentano infatti l'incolmabile svantaggio dell'incompleta corazzatura. Giudicate all'unanimità inutili quanto dispendiosi preziosismi, dopo le prime prove vengono ignorate.

Miglior fortuna arride all'auto-armata, la più elementare applicazione dell'arma al motore. In Francia, nel 1905, il capitano Genty, appassionato sportivo, tecnico consumato e convinto sostenitore dell'automobilismo aveva ottenuto l'autorizzazione ad installare una mitragliatrice Puteaux su una normale autovettura da ricognizione Panhard (fig. 11). Solida, corta, alta di telaio, del peso di soli 1200 kg, dotata di motore da 24 HP la macchina poteva muovere alla velocità massima di 70 km/h ed operare anche fuori strada; l'arma poteva essere rapidamente incavalcata, a seconda delle circostanze, per il tiro « in caccia », su un giunto tronco-conico inchiodato sul sedile anteriore, oppure su un giunto fissato alla parete posteriore della carrozzeria per il tiro « in ritirata »; in ogni caso al tiratore era offerta la possibilità di manovrare l'arma stando comodamente seduto: nel primo caso sul sedile posteriore, nel secondo su uno sgabello rotondo sistemato a tergo del sedile anteriore.

Nelle manovre del 1907, la « Genty » riesce a seguire la cavalleria anche durante le cariche, precede nell'esplorazione le stesse pattuglie a cavallo e, dimostrando che la sua mitragliatrice ha un tiro oltremodo efficace anche in movimento, riscuote calorosi consensi.

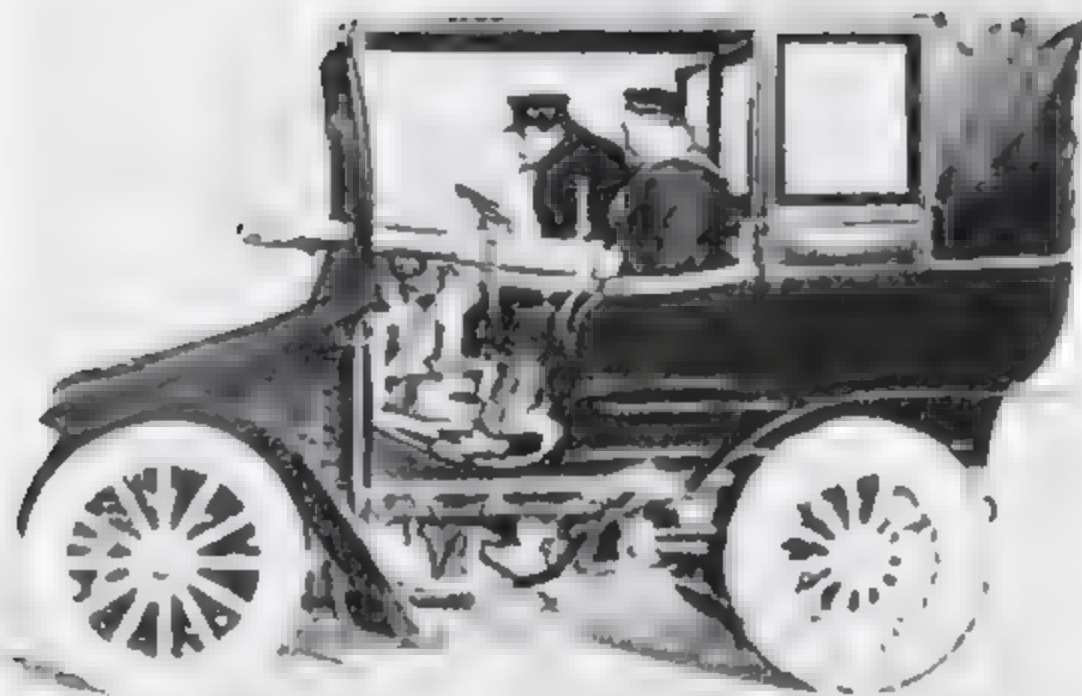


Fig. 9. - Autoprotetta per truppe da sbarco Thornycroft

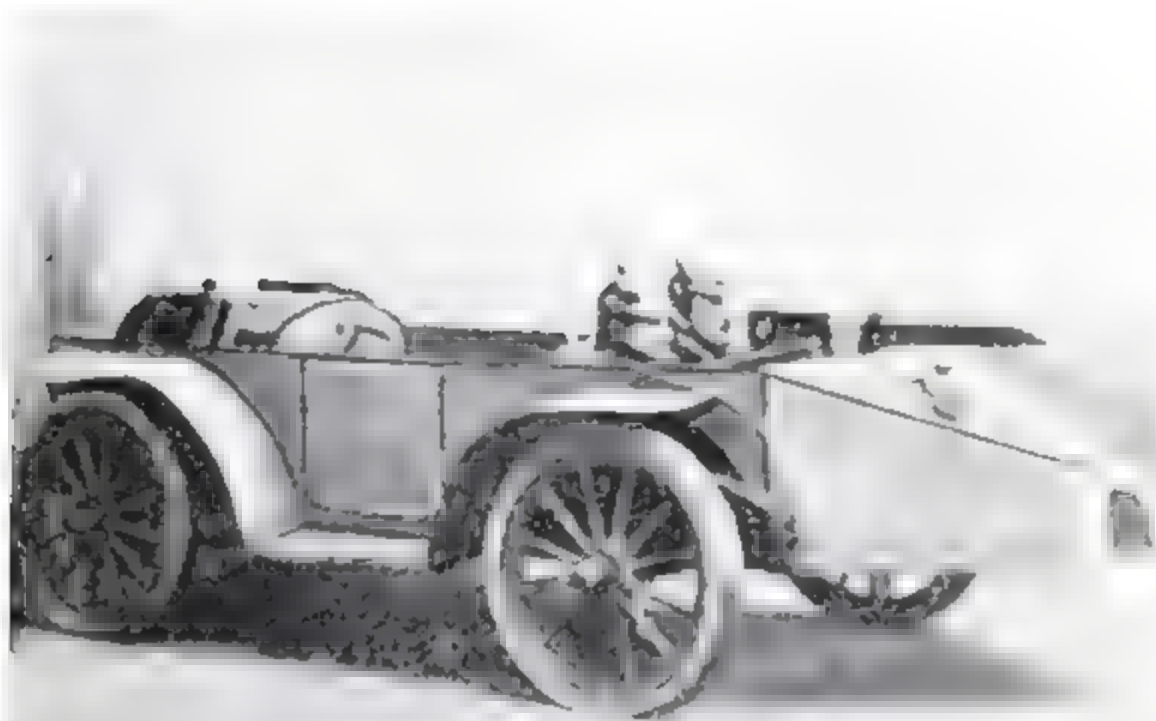


Fig. 10. - Autoprotetta Schlayer.

Lo Stato Maggiore francese giunge a considerarla indispensabile mezzo per la ricognizione e per l'azione di comando, valuta che possa essere impiegata con successo in sostegno ai distaccamenti incaricati dell'occupazione di posizioni, nel collegamento e nei raid e la pronostica arma ideale nelle azioni di sorpresa e nei colpi di mano della guerra futura.

Ideatore e macchina vengono inviati in Marocco per un definitivo collaudo operativo ed il generale Lyautay, entusiasta delle loro prestazioni, sollecita l'invio di altri veicoli. Dodici nuove macchine vengono infatti approntate e spedite oltremare ove, dopo aver prestato preziosi servigi, a fine campagna vengono dimenticate.

Anche il Ministero della Difesa britannico dopo il fugace favore accordato alle « autoprotette » opta per le auto-armate e sperimenta una macchina ideata dalla ditta Napier su progetto del colonnello Smith (fig. 12).

Carrozzata a carro, invece che a vettura, la macchina è mossa da un motore da 40 HP ed è armata di una mitragliatrice Maxim postata sulla piattaforma; è munita di sedili mobili sui due lati del cassone che, ribaltati in vista del combattimento, consentono all'arma il tiro a giro d'orizzonte.

Sebbene le auto-armate abbiano superato brillantemente anche la prova del fuoco, persistono tuttavia seri dubbi sulle loro effettive capacità operative.

Numerosi critici stimano che mezzi di combattimento tanto vulnerabili possano trovar utile impiego solo in ambiente coloniale, mai su un moderno campo di battaglia; osservano che l'azione d'un veicolo armato può avere effetti morali decisivi nella fanteria nemica solo quando si dimostri insensibile al suo fuoco e, palesando ancora una volta di non percepire l'essenza dell'idea, giudicano inutilmente dispendioso che un autoveicolo venga immobilizzato per il « trasporto » di una sola arma. Per tali considerazioni, stante l'assoluta necessità di assicurare alla cavalleria ed ai cichisti un immediato sostegno di fuoco, valutano sia di gran lunga più redditizio ed economico soddisfare l'esigenza mediante reparti mitraglieri autoportati. A sostegno del loro pensiero pongono in rilievo che un solo autocarro può agevolmente trasportare due armi con una dotazione di 10 000 colpi ciascuna ed i relativi serventi; inoltre, scaricando uomini e mitragliatrici a 500-1 000 metri dalla linea del fuoco, mentre si evita di esporre l'automezzo al tiro nemico, lo si rende disponibile per un successivo impiego e si concede alle armi la più ampia libertà d'azione.

Riusciti esperimenti, già condotti in Austria ed in Italia, avallano e rendono attendibile la facile teoria: in Austria, nelle manovre del 1905, uno dei partiti con l'impiego di 60 motociclisti appoggiati da 2 mitragliatrici autoportate aveva conseguito un brillante successo nel prevenire l'avversario nell'occupazione del ponte di Tulim sul Danubio; in Italia, nelle manovre del 1907, una « sezione mitragliatrici automobile », costituita da due armi autocarrate, aveva operato con lusinghieri risultati a favore di reparti celeri.

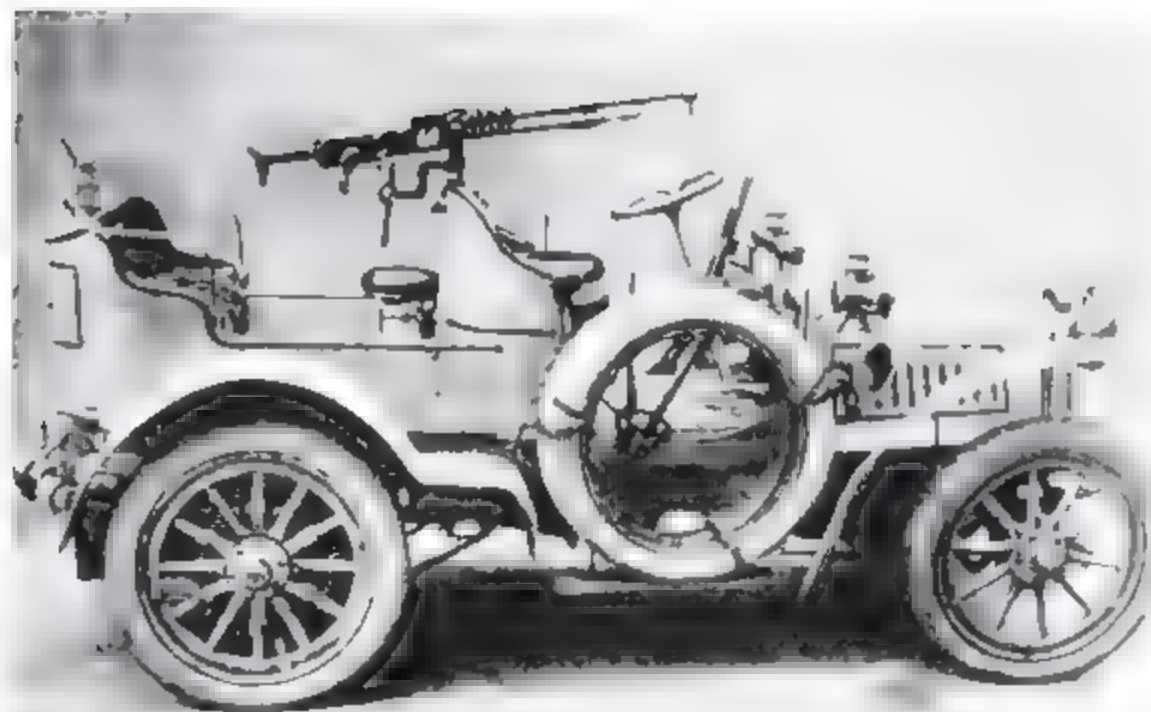


Fig. 11. - Automobile Mitrailleuse « Genty »

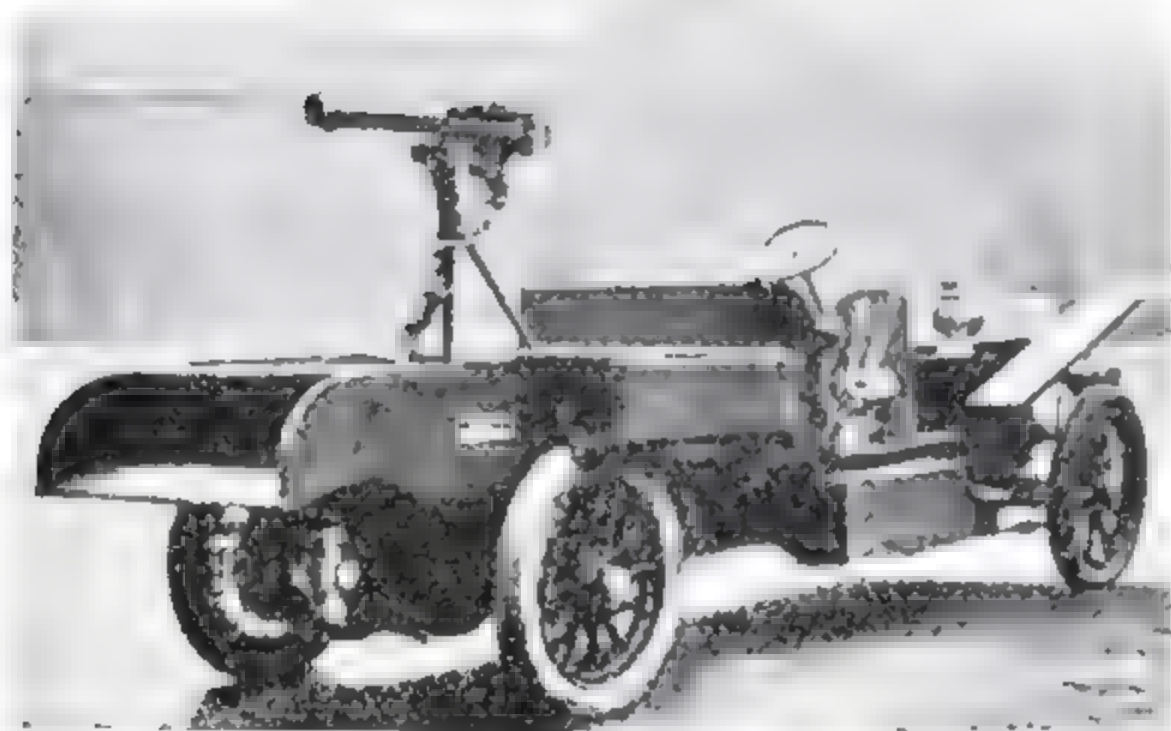


Fig. 12. - Autoarmata Napier.

La tesi si afferma e, verso il 1910, tutti gli eserciti abbandonano ogni tentativo di far dell'automobile un mezzo di combattimento prevedono l'impiego tattico dei veicoli a motore solo per il celere trasporto di armi da impiegare a terra.

LE PRIME AUTOBLINDATE ITALIANE

In Italia, come accennato, l'automezzo da combattimento, giudicato ad operare in ambiente montano, non era mai stato oggetto di seria considerazione.

La guerra di Libia propone, all'improvviso, la necessità di disporre d'un veicolo per il diretto intervento nella lotta e sotto l'influsso dei brillanti risultati conseguiti dagli autocarri nei primi mesi di campagna, si decide la costruzione di autoblindate. Così, quando tutti gli eserciti stranieri hanno ormai rinunciato a qualunque mezzo di combattimento, l'Italia, con le macchine corazzate, tenta, senza precedenti esperienze, la soluzione di gran lunga più difficoltosa. Un primo esemplare è costruito nel 1912 dall'Arsenale di Artiglieria di Torino con autotelaio Fiat (fig. 13), un secondo, offerto all'Esercito dalla città di Milano, dalla ditta Bianchi.

In entrambe le macchine, la protezione prevale sull'armamento e sulla velocità: di sagoma massiccia, fortemente blindate, sono armate di una sola

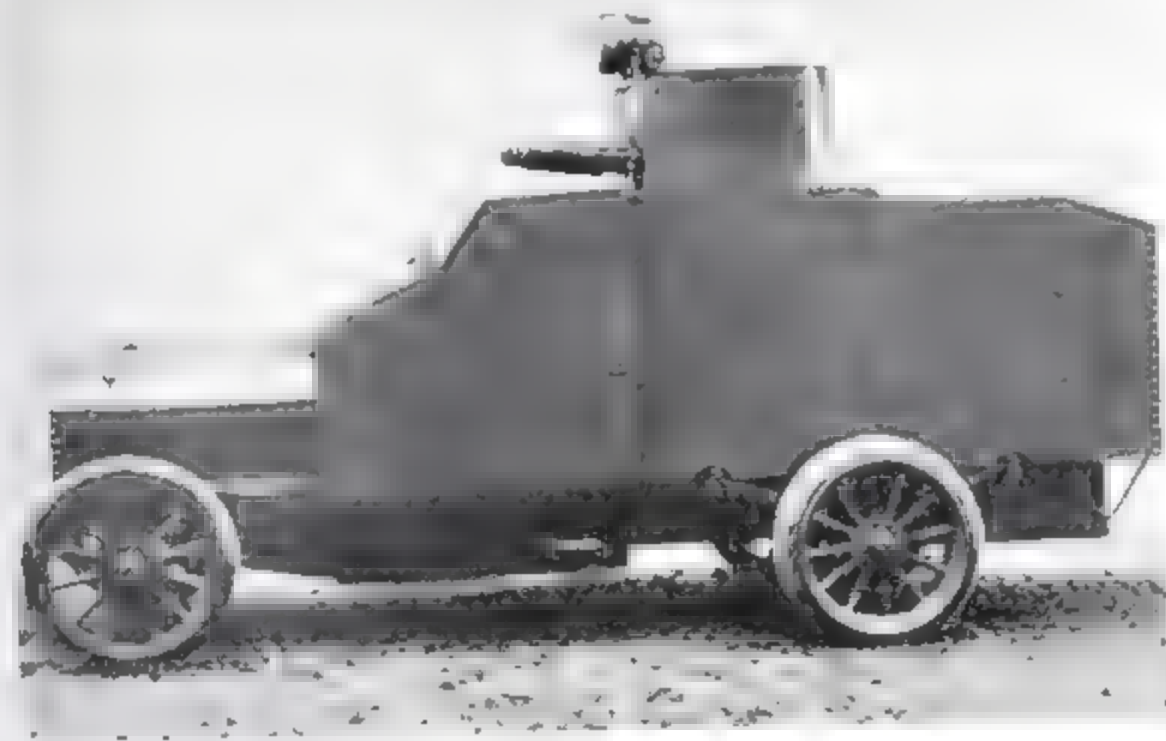


Fig. 13. - Autoblindata costruita dall'Arsenale d'Artiglieria di Torino.

mitragliatrice e, vuoi per il sovraccarico, vuoi per le gomme piene, si rivelano lente, poco maneggevoli ed incapaci al movimento fuori strada. Gli insoddisfacenti risultati e la fine delle ostilità sconsigliano la produzione di altri mezzi.

Nel 1914 la Bianchi presenta un nuovo prototipo (fig. 14) che, pur presentando rispetto al modello libico qualche miglioria, accusa analoghe carenze e l'esperimento non ha pratico seguito.

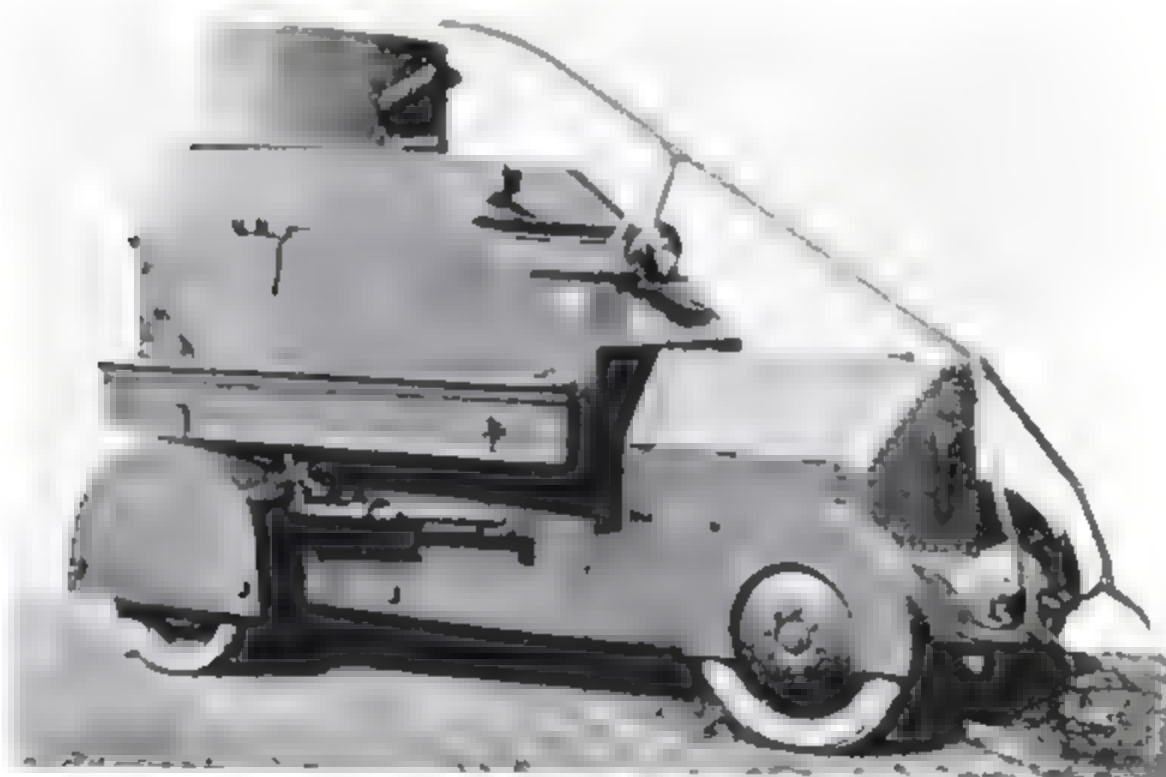


Fig. 14. - Autoblindata Bianchi.

LE AUTOBLINDATE NELLA PRIMA GUERRA MONDIALE

Allo scoppio della prima guerra mondiale solo l'Esercito belga mette in campo qualche automezzo di combattimento: autoblindo « Minerva » armato di una sola mitragliatrice, con protezione limitata ma veloci e maneggevoli (fig. 15). Impiegate in azioni di contrasto dinamico contro la cavalleria tedesca, le infliggono severe perdite e ne rallentano l'avanzata. In vero anche l'Esercito francese dispone di 12 automitragliatrici (10 Panhard e 2 Clement Bagard) ma son tutte dislocate in Marocco ove dal 1912, conclusa la campagna, giacciono inoperose.

Sin dai primi giorni d'ostilità si presenta imperiosa, a tutti gli eserciti in campo, la necessità di disporre di automezzi armati ed i problemi sui quali si è tanto vanamente dissertato debbono esser ora risolti sotto l'assillo

dell'urgenza. I tedeschi per primi si avvalgono, nell'invasione del Lussemburgo, di normali autovetture da turismo sulle quali hanno installato mitragliatrici e ad analogo ripiego ricorrono i francesi e gli inglesi. Il generale Sordet, comandante del Corpo di cavalleria in radunata nella zona di Metz, all'ala sinistra dello schieramento alleato, memore delle brillanti prestazioni offerte in passato dalla « Genty », d'iniziativa dispone la costituzione di 2 sezioni automitragliatrici. Riceve inoltre una « Charron » che avrebbe

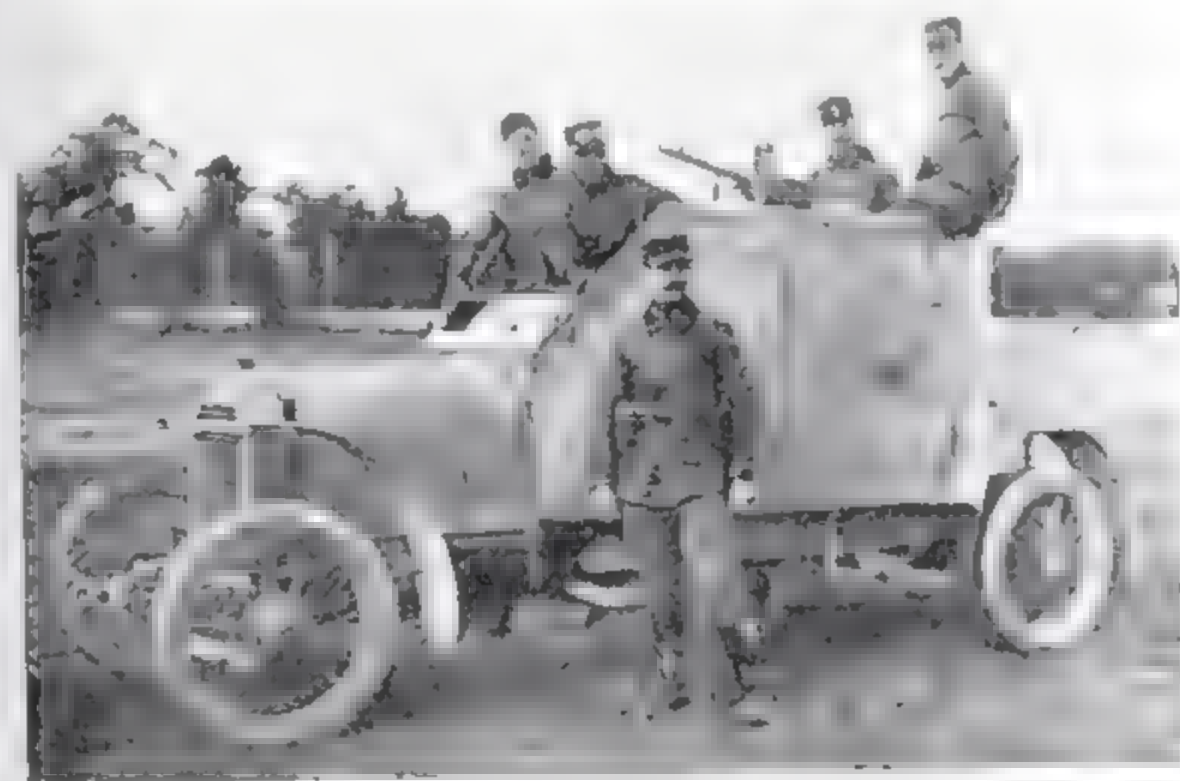


Fig. 15. - Automitragliatrice Minerva.

dovuto essere inviata in Russia. Le macchine si rivelano preziose nella manovra in ritirata dalla Sambre alla Marna ma in breve scompaiono nella battaglia.

La guerra manovrata ha reso evidente quanto importante sia il ruolo degli automezzi di combattimento, l'esperienza ha dimostrato che essi debbano essere blindati ed il ministro della guerra francese commette all'industria l'urgente costruzione di 62 autoblindate e di 74 autocannoni. All'inizio di settembre le prime macchine affluiscono al Corpo di cavalleria Conneau, successivamente al Corpo Mitry ed a fine mese i mezzi vengono ordinati in gruppi di 3 sezioni, sia 2 automitragliatrici ed 1 autocannone ciascuna. Progettate e costruite all'insegna dell'improvvisazione, le macchine sono ovviamente imperfette e la corazzatura, in particolare, più che un'effettiva protezione offre all'equipaggio un effimero senso di sicurezza. Il loro intervento

è comunque tardivo poichè con la « corsa al mare » il fronte si è stabilizzato e trincea e reticolato precludono il loro impiego. Si vorrebbe tuttavia che mezzi fossero idonei alla nuova forma di guerra.

Ignorata all'inizio del conflitto ed assente per marchio errore di valutazione al tempo della lotta in campo aperto quando avrebbe potuto aver un ruolo determinante, l'autoblindo, soggiace ancora una volta all'assurda richiesta di prestazioni impossibili. Se, infatti, nessuno pensa, come in passato, ad un suo impiego artiglieresco, ora non si pretende soltanto da esso incondizionata mobilità ma la si vorrebbe capace di operare sul terreno sconvolto dalla battaglia, di schiantare profondi reticolati, di superare trincee camminamenti.

Con sereno giudizio tecnico-tattico, il servizio d'artiglieria francese, condizionando il suo impiego all'agognata rottura del fronte, il 12 dicembre 1915 definisce, tuttavia, in termini realistici i requisiti delle macchine di futura costruzione: autotelaio di normali autocarri, blindamento d'acciaio da 5 cm velocità di 40-50 km/h in terreno piano e 35 km/h con pendenza del 6°; una mitragliatrice per armamento, autonomia di 250 km, gomme imperforabili ed, eventualmente, messa in moto automatica.

Progetti e prototipi presentati da Lisieure e Desbrieres, da Legrer e Lefeuvre e da Fabry urtano nella preconcepita ostilità dello Stato Maggiore francese che ossessionato dalla guerra di trincea non li ritiene assolutamente rispondenti alla forma di lotta contingente. Solo nel novembre 1915 viene decisa la costruzione di 20 macchine su autotelaio americano White e poche altre ne vengono commissionate in tempo successivo. In tutto, nel 1918 autoblindate francesi ammontano in effetti solo a 17 gruppi ed un documento ufficiale nel dichiararle « concepite e costruite da personale del servizio automobilistico che non ha mai combattuto su autoblindo » le giudica inferiori a tutti i mezzi simili alleati e nemici.

Anche l'Esercito italiano non dispone di automezzi di combattimento ma gli ammaestramenti emersi dalle operazioni sul fronte occidentale non consentono dubbi sul loro valore bellico e durante la neutralità commette alla ditta Ansaldo la costruzione d'un prototipo.

Progettata dall'ing. Corni, appassionato automobilista e tecnico di fama nella metallurgia degli acciai speciali, la macchina è montata su autotelaio rinforzato dell'automezzo Lancia 25/35 HP, caratteristica che la farà denominare « Lancia IZ » (fig. 16). Dotata di motore della potenza di 35 HP può muovere alla velocità massima di 70 km/h; corazzata in acciaio al nichel a prova di pallottola da fucile pesa in pieno assetto 3950 kg; è armata con 3 mitragliatrici Maxim — 2 in torretta girevole ed una in una torretta superiore a essa coassiale — con dotazione di 25.000 colpi; ha una autonomia di 250 km e un equipaggio di 5 uomini: 1 ufficiale, 3 mitraglieri ed un meccanico. Presentata nell'aprile del 1915 supera brillantemente le prove ed il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito dispone l'immediata costruzione di



Fig. 16. - Autoblindata Lancia IZ.

altri 20 esemplari, il massimo consentito dal numero delle mitragliatrici al momento disponibili per il loro armamento. Le prime macchine vengono consegnate dall'Ansaldo all'inizio di giugno e, ordinate in sezioni autoblindomitragliatrici, a luglio vengono assegnate alle Armate operanti nello scacchiere isontino. Come sul fronte francese, i nuovi mezzi che avrebbero potuto rendere preziosi servigi in fase presa di contatto e, imprimendo all'avanzata più celere ritmo, non avrebbero forse concesso al nemico il tempo di rafforzarsi sulle pendici occidentali del Carso, giungono in linea quando il fronte si è ormai stabilizzato.

Le macchine successivamente approntate vengono di massima assegnate alle diverse Armate, qualcuna è impiegata nella difesa controaerea e alla fine del 1915 l'Esercito mobilitato conta 6 squadriglie con un totale di 39 autoblindo. La guerra di posizione limita forzatamente il loro impiego a sporadiche azioni di sorpresa condotte di notte per sezioni o da mezzi isolati: in Val Sugana, sulla strada Grigno-Pergine operando a fari spenti « nella terra di nessuno » hanno più volte successo nel catturare pattuglie nemiche; nel settore goriziano appostandosi di notte sulla riva dell'Isonzo, mitragliano ripetutamente trincee e posti-vedetta nemici ubicati sul greto del fiume ed assolvono la funzione di osservatori blindati.

Nel corso della « Strafexpedition » le 6 squadriglie vengono concentrate tra Vicenza e Padova pronte ad entrare in azione nel caso il nemico riuscisse

a sboccare nella pianura veneta ma non hanno occasione d'intervenire. Il loro impiego, in complesso oltremodo modesto, sconsiglia il potenziamento della specialità e nell'autunno del 1917 in effetti il numero delle macchine è ancora quello iniziale.

In Francia, l'ansia di rompere il fronte nemico incoraggia l'invenzione e col fiorire dei più disparati progetti, vengono sperimentate le macchine più astruse. Nel novembre 1914 è presa in esame l'autoblindo « Archer » dotato di torpedini e di lunghi tubi carichi di gelatina esplosiva con i quali far saltare i reticolati. Vulnerabile ed incapace di muovere in terreno rotto è giudicata insoddisfacente. Nel gennaio 1915 è sperimentato sul campo di manovra di Issy il rullo corazzato « Frot-Laffly » realizzato fruendo di uno speciale rullo compressore in uso per i lavori sul Canale del Nord. Azionato da un motore da 20 HP, è sormontato da una piattaforma sulla quale sono installate 4 mitragliatrici: 1 in caccia e 3 in ritirata; blindato da ogni lato con corazze a prova di proiettile di mitragliatrice è lungo 7 m, largo 2 m e alto 2,50 m; del peso di 10 tonnellate e munito di un volante di direzione a ciascuna delle due estremità della piattaforma, può muovere su terreno vario alla velocità di 5 km/h e superare pendenze del 10%. Idoneo a schiacciare e frantumare i reticolati è però incapace di superare le trincee e viene anch'esso giudicato inadeguato alle esigenze. Per analoghe carenze è escluso il trattore corazzato « Filtz » munito sul davanti d'una solida cesoia per tranciare il filo spinato.

Il 10 giugno 1915 è la volta dell'apparecchio « Boirault », gigantesco sistema poligonale costituito da 6 pannelli larghi ciascuno 4 m e lunghi che poggiando successivamente sul terreno schiacciano il reticolato. Oltremodo vulnerabile causa la grande mole, assai lento ed incapace di rapidi cambi di direzione, viene anch'esso accantonato. Il 15 novembre 1915 riscuote buon successo la macchina « Aubriot-Gabet ». Specie di fortino mobile corazzato lungo 6 m, alto 2 e largo 2,50 che rotola sul terreno con lo stesso sistema di « caterpillar »; è armato con un cannone « in caccia » con un secondo « in ritirata » e con due mitragliatrici; del peso di 10 tonnellate, mostra di saper muovere agevolmente su terreno vario a 8-10 km orari.

Contemporaneamente viene tuttavia sperimentato un nuovo mezzo corazzato che risolvendo radicalmente il problema del movimento in terreno rotto darà nuove forme alle guerre future.

La macchina trae origine da un modello di autoblindata ideato nel gennaio del 1915 dalla ditta Schneider. Riconosciuta la necessità di adeguare il mezzo alle nuove esigenze belliche, la Schneider, ne aveva sospeso il collaudo e, acquistati dall'Inghilterra due trattori a cingoli Holt, l'aveva trasformata in veicolo cingolato. L'innovazione aveva offerto al generale Estienne l'idea di fare di esso un mezzo di rottura e sotto le sue direttive, per successivi adattamenti, l'autoblindata aveva assunto le caratteristiche del carro armato

I carri francesi, come del resto le « tanks » inglesi che di poco li hanno preceduti, non sono quindi parto di una geniale concezione originaria ma, diretti discendenti delle autoblindate, frutto di un naturale processo evolutivo, di molteplici idee coordinate, di laboriose esperienze, della integrata applicazione di ogni utile ritrovato tecnico.

Mentre il carro con alterna fortuna sostiene le prime prove belliche, gli eventi offrono finalmente alle autoblindate occasione di razionale e fruttuoso impiego. Malgrado la stabilizzazione delle fronti, il teatro operativo orientale è il solo che per le sue caratteristiche morfologiche e per la discontinuità degli opposti schieramenti offra positive prospettive all'azione degli automezzi di combattimento. Il Comando Supremo russo ne aveva fatto insistente richiesta agli alleati ma aveva potuto ricevere solo alcune macchine belghe con i relativi equipaggi. Nell'estate del 1916, nel corso dell'offensiva Brussiloff, queste operano con tanto successo da essere ripetutamente citate dai comunicati del Comando russo; nell'ottobre successivo, superate le difese austro-ungariche penetrano poi per 150 km in Galizia e dopo aver seminato disordine e panico nelle retrovie nemiche dopo 2 settimane rientrano nelle proprie linee. Sono le prime significative affermazioni dell'autoblindata ma gli alleati ritengono siano state possibili solo per le peculiari caratteristiche dell'ambiente operativo.

Ad un anno di distanza, in occasione del ripiegamento italiano dall'Isonzo al Piave, le autoblindate, dimostrano quale inoppugnabile contributo possano offrire nelle operazioni in campo aperto. Dal Tagliamento le fanterie abbandonano le posizioni ed iniziano il movimento retrogrado protette da uno schermo di bersaglieri ciclisti, questi rompono successivamente il contatto e ripiegano sotto la copertura delle blindate che, a distanza di 3 ore, li seguono nel movimento. La fitta rete stradale offre condizioni ideali all'impiego delle macchine che a più riprese piombano di sorpresa sulle avanguardie nemiche, le scompigliano e ne rallentano l'avanzata.

Per parare la costante offesa, l'avversario fa affluire alle unità avanzate cannoni di piccolo calibro montati su autocarro ma, pur a costo di severe perdite, le autoblindate assolvono brillantemente la loro missione.

Eloquente ed insospettabile la corrispondenza d'un inviato dell'« Illustration » pubblicata nel numero del 24 novembre 1917: « Ritrovai le autoblindate con le quali nelle notti del giugno 1916 avevo fatto una escursione in Val Sugana. Il loro ruolo fu particolarmente importante nella pianura veneta ove tutte le strade convergono sui pochi ponti dei fiumi che scorrono verso l'Adriatico. A gruppi di 3, le autoblindate si appostarono ai bivi o in prossimità delle teste di ponte ed impedirono alle pattuglie nemiche di avvicinarsi ».

Per eliminarle, gli austro-tedeschi furono costretti a portare avanti cannoni contro-carro. Su 40 autoblindate impiegate, 28 rientrarono; le altre

furono distrutte dai contro-carro o dai loro equipaggi rimasti senza munizioni dopo essere stati circondati.

Due autoblindate avevano ricevuto il compito di mantenere il possesso di un bivio in prossimità del fiume Livenza e lo difesero per 30 ore. All'fine superate dal nemico decisero di aprirsi un varco e, sparando disperatamente, irrauppero attraverso tre paesi già occupati dall'avversario e riuscirono a passare il fiume poco prima che il ponte fosse fatto saltare.

Il prezioso contributo delle autoblindate all'ultima fase del ripiegamento è apprezzato nel suo pieno valore dallo Stato Maggiore italiano che dispense il potenziamento della specialità e l'immediata adozione d'un modello di Lancia IZ perfezionato (fig. 17).

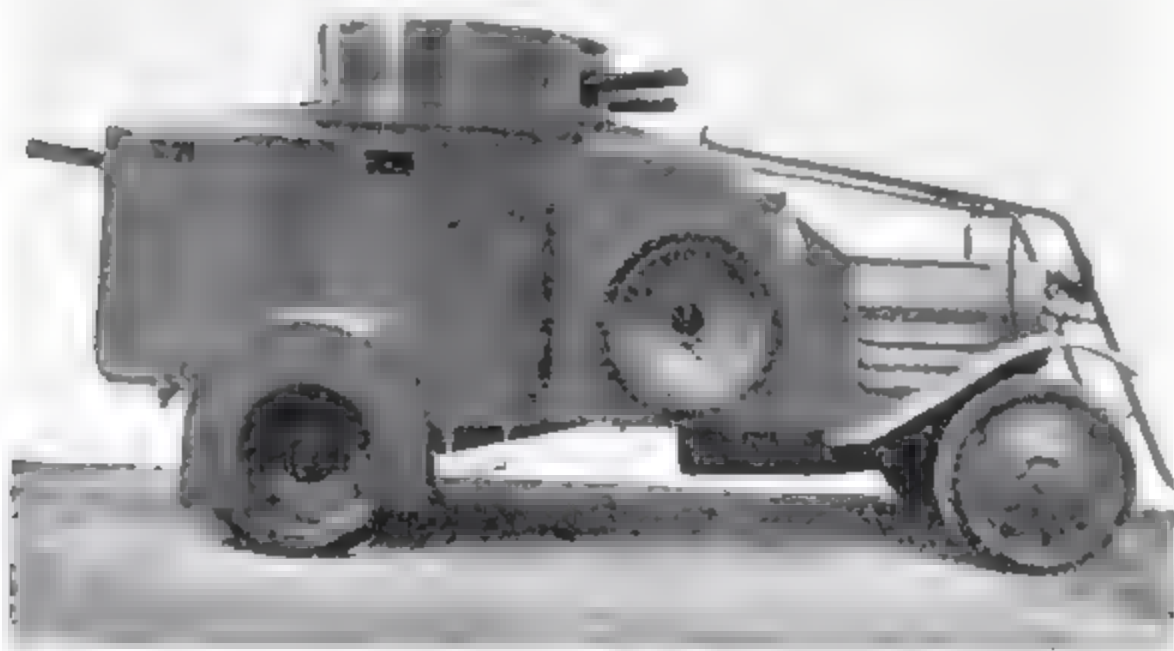


Fig. 17. - Autoblindata « Lancia IZ » 2° tipo.

Soppressa la torretta superiore che elevava eccessivamente il baricentro del veicolo, la nuova macchina ha la terza arma postata a tergo per l'azione in ritirata, armata di mitragliatrici Saint Etienne di calibro maggiore alla Maxim, ha, rispetto al modello precedente, più elevata potenza; blindata con acciaio al molibdeno — per carenza di nickel-cromo — è tuttavia ad esso inferiore per resistenza di corazzatura.

Le nuove blindate hanno il battesimo del fuoco nella battaglia del Solstizio ed il Comandante della 3ª Armata, nell'elogiare l'azione, sulla scorta degli insegnamenti scaturiti ne precisa le modalità d'impiego. Favorite dal ca-

attere della regione e dall'ampia rete stradale le automitragliatrici hanno trovato continuo impiego e svolta azione assai efficace sia in difensiva che nell'azione controffensiva fornendo ottimo appoggio alla fanteria. Non sempre il loro blindamento risultò resistente al tiro di fucileria. Essendo piuttosto visibili e vulnerabili, esse debbono operare di sorpresa: sicchè bisogna limitarsi ad assegnare alle automitragliatrici il compito tattico lasciando poi che agiscano d'iniziativa.

Nell'ottobre 1918, l'Esercito mobilitato ha in linea 17 squadriglie per complessive 120 macchine che nella battaglia di Vittorio Veneto, lanciate all'inseguimento, concorrono a mutare in rotta la ritirata nemica.

Anche sul fronte occidentale, in occasione dei ripiegamenti alleati della primavera del 1918 le autoblindate, impiegate in ambiente favorevole ed in compiti congeniali, esprimono tutta la loro efficacia operativa. Nella battaglia di Piccardia, proteggono infatti il movimento retrogrado delle unità britanniche e rallentando con ripetute imboscate l'avanzata delle colonne tedesche danno efficace apporto alla ricostituzione del fronte. Nel settore di Peronne, in particolare, frustrano il tentativo nemico di conquistare Amiens con una puntata di cavalleria: con azione improvvisa staccano l'avanguardia avversaria dal grosso ed imponendo alla colonna nemica un lungo tempo d'arresto consentono al Comando alleato di sventare la minaccia.

Oggetto sul nascere di spropositate speranze e di inevitabili cocenti delusioni, l'autoblindata è stata, per certo, il mezzo bellico più discusso e più denigrato.

Concepita quando il progresso tecnico non offriva ancora mezzi idonei per dar corpo all'idea, se per le sue molteplici carenze non poteva avere, alle origini, alcun concreto valore operativo, era tuttavia valida manifestazione d'una idea geniale e germe d'una visione bellica di promettenti rivoluzionari sviluppi.

L'impreparazione tecnica e psicologica di tutti gli eserciti, nell'assurda richiesta d'una immediata perfezione, frustrò gli sforzi ed inaridì la volontà creativa dei suoi sostenitori e, per uno sconcertante processo involutivo, concezioni e macchine andarono così progressivamente immiserendosi sino a divenir nulle di qualunque significato teorico e pratico.

L'applicazione dell'arma al motore, come conquista del progresso, se osteggiata da ottuse incomprensioni non poteva comunque perire e all'inizio della prima guerra mondiale s'impose infatti in tutti gli eserciti in campo col cocente rammarico di splendide occasioni perdute.

La guerra di posizione, che in primo tempo parve sancire la sua ingloriosa fine, con l'avvento del carro armato la restituì in effetti ai suoi naturali compiti e quando, nella avversa fortuna prima e nella rottura del fronte nemico

poi, la lotta si portò in campo aperto, l'autoblindata, per quanto ancora ruggenta, diede incontrovertibile misura della sua potenza e si confermò insostituibile strumento della guerra avvenire.

BIBLIOGRAFIA

- Ten. Col. O. LAYRIZ: « Mechanical traction in War », London, Sampson, 1900.
 Cap. GIULIO DOUHET: « L'automobilismo sotto il punto di vista militare », Torino, Casanova, 1901.
 Cap. CAMILLO PAGLIANO: « Come può l'automobile servire l'Esercito », Torino, Roue e Viarengo, 1905.
 Ten. LUCIO SCOLART: « Automobile-torpediniera per il servizio in guerra » (Conferenza, 1905).
 Magg. ALFREDO GIANNUZZI SAVELLI: « La trazione meccanica su strada e le sue applicazioni militari », Torino, Scuola di Guerra, 1908.
 TARIÉ ETIENNE: « L'automobile et les Armées modernes », Paris, Dunod e Pinat, 1908.
 Ten. Col. A. MAGGIOROTTI: « Automobili offensivi » (Conferenza, 1909).
 Cap. VANNIER: « L'automobile et les Armées », Paris, Chapelot, 1911.
 Col. ANDREA MAGGIOROTTI: « Impiego dell'automobile nell'Esercito », Torino, Casanova, 1914.
 A. J. NAVARRE: « Les services automobiles pendant la guerre », Paris, Delagrave, 1916.
 ANGELO PUGNANI: « La trazione meccanica su strada », Torino, Corso Superiore Automobilistico, 1926.
 LUTTI DI BADIA POLESINE: « Combattenti al volante », Milano, Autogruppo di Milano, 1941.
 ANDRÉ DUVIGNAC: « Histoire de l'Armée motorisée », Paris, Imprimerie Nationale, 1947.
 GEN. ANGELO PUGNANI: « Storia della motorizzazione militare italiana », Torino, Roggero e Torta, 1951.

UN COLPO DI MANO ANFIBIO "SHORE TO SHORE", St. NAZAIRE (MARZO 1942)

Magg. CC par. t.SG Romano Marchisio

PREMESSA

Le operazioni anfibie non sono nuove, specie per quei Paesi che hanno sempre perseguito una politica navale intesa ad ottenere o a conservare il potere marittimo.

Già nel XVI secolo gli inglesi ne portarono a termine diverse contro gli spagnoli.

Drake nelle Indie occidentali nel 1585, Essex e Howard a Cadice nel 1596 dimostrarono come forze navali e forze terrestri, agendo di concerto, potessero infliggere al nemico perdite molto gravi.

Altri episodi, come la conquista di Gibilterra nel 1704, quella di Quebec nel 1759 e la distruzione di 80 velieri nel porto di St. Malo nel 1758, sono conferma storica della validità di questo tipo di attacco « interforze » che allora veniva chiamato « spedizione congiunta ».

Scopo di queste brevi note è quello di porre in luce - nel quadro dello spirito interforze che oggi deve permeare le Forze Armate - quale effetto possa produrre un colpo di mano anfibio accuratamente studiato in fase concettuale, ben preparato in fase organizzativa e condotto spregiudicatamente in fase esecutiva.

Per far ciò mi sono valso di un episodio che, se pure non molto noto, appare idoneo a dimostrare quanto premesso.

L'OBIETTIVO

Soltanto Brest e Lorient potevano paragonarsi a St. Nazaire, per importanza quale base navale in mano tedesca, per le forze che prendevano parte alla battaglia dell'Atlantico.

St. Nazaire non solo possedeva tutti i requisiti di una base navale per sommergibili, ma possedeva anche l'unico bacino di carenaggio della costa atlantica, idoneo a contenere corazzate della classe « Tirpitz ».

St. Nazaire, con una popolazione di circa 50.000 abitanti, dista oltre 250 miglia dal più vicino porto britannico. E' situata sulla riva destra della Loira, a 10 chilometri dalla foce (schizzo 1).

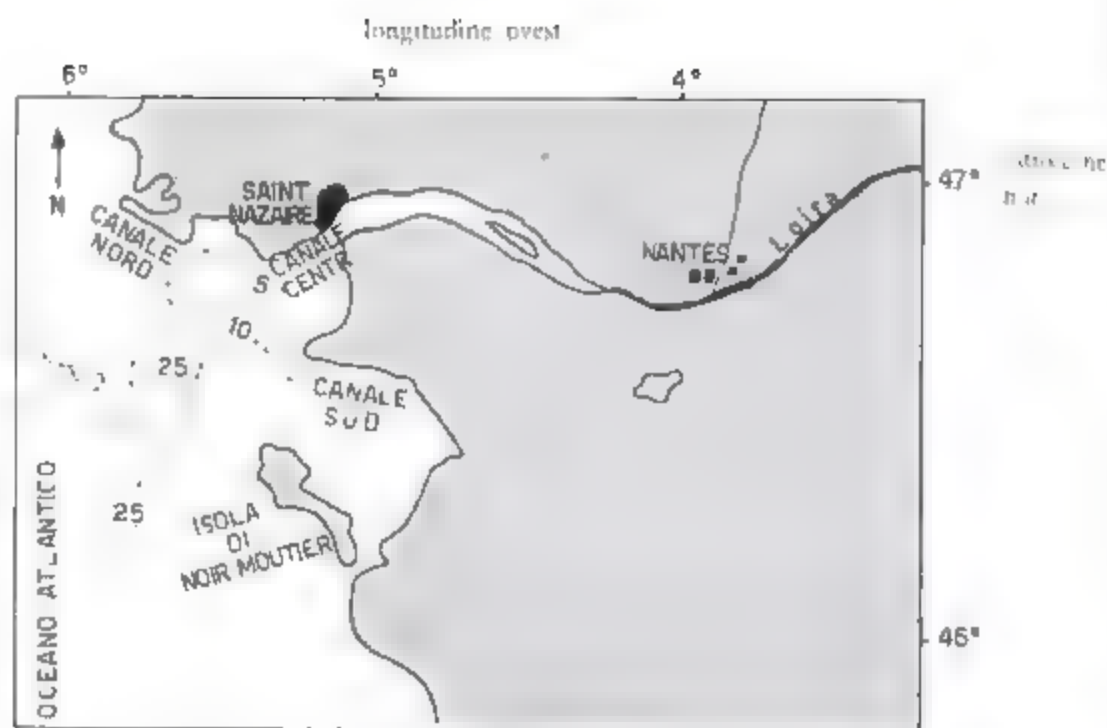


Fig. 1. - Posizione geografica di St. Nazaire.

Il porto era costituito da un avamposto, formato da due moli e da due darsene allineate sullo stesso asse. La darsena esterna era collegata con l'avamposto a mezzo di uno stretto canale sbarrato con una paratoia che impediva alla marea di variare il livello della darsena. Tale paratoia era nota con « paratoia meridionale ».

La darsena interna era più grande ed era collegata a quella esterna con uno stretto passaggio attraversato da un ponte sospeso. Nella darsena interna potevano essere accolte navi del dislocamento di 10 000 tonnellate.

Vi era pure una paratoia orientale, a metà della darsena esterna, alla quale si accedeva attraverso uno stretto canale noto con il nome di « vecchia entrata ». Di fronte alla « vecchia entrata », dalla parte opposta della darsena esterna, vi erano i solidi rifugi dei sommergibili. All'angolo sud-est della darsena interna vi era il bacino di carenaggio.

A mezza strada tra l'avamposto e il bacino di carenaggio si protendeva sulla Loira, alto otto metri dal pelo dell'acqua, il « vecchio molo » che forniva ai tedeschi una posizione ideale per la sistemazione di due batterie contraerei (schizzo 2).

La stretta striscia di terreno tra le acque del porto e la Loira, con le sue centrali, con il macchinario per la manovra delle paratoie e i magazzini, copriva un'area di circa tre chilometri quadrati ed era una delle zone meglio difese di tutta la costa occidentale dell'Europa occupata dai tedeschi.

Tale difesa era articolata su:

- un reggimento di fanteria addetto alla vigilanza costiera, dislocato nelle immediate adiacenze occidentali e orientali del porto;
- un battaglione di fanteria addetto alla difesa foranea, dislocato nell'interno del porto;
- un imprecisato numero di reparti al livello di plotone per il pattugliamento degli impianti portuali e la vigilanza sui magazzini;
- reparti di marina addetti alla base navale;
- nove o dieci batterie di cannoni da 88 mm;
- quattro batterie da 105 mm;
- un numero imprecisato di mitragliatrici quadrate da 20 mm.

Vi è da ritenere, mediamente, che la difesa della base di St. Nazaire e delle sue immediate adiacenze fosse composta da non meno di 3 000 uomini.

Inoltre, a circa 100 chilometri a nord di St. Nazaire, nella zona di Vannes, era dislocata la 275ª Divisione di fanteria con il compito di difendere il tratto di costa atlantica compreso tra le foci del fiume Blavet e le foci della Loira.

Contro tale base fu condotto uno dei più difficili colpi di mano anfibio del secondo conflitto mondiale da parte delle forze alleate.

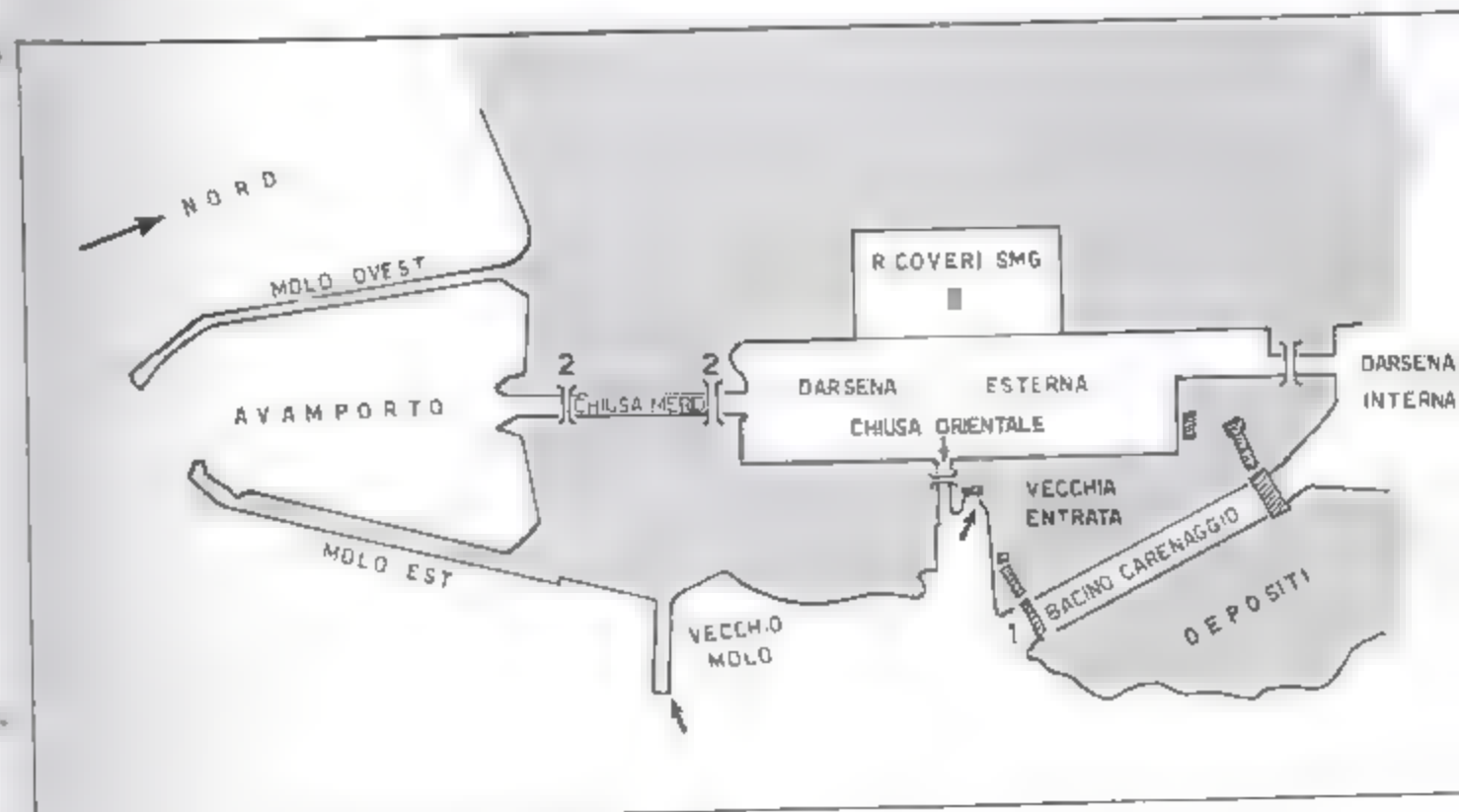


Fig. 2. - Il porto di St. Nazaire.

1 obj d'attacco, 2 obj eventuale priorità 1, 3 obj eventuale priorità 2. → punti di sbarco.

Lo scopo che si prefiggeva l'operazione anfibia su St. Nazaire era più ambizioso di ogni altra precedente operazione analoga.

Con l'attacco al porto di St. Nazaire, lo SM britannico si proponeva di migliorare, a favore degli alleati, i rapporti di forze nell'Atlantico mediante la distruzione, o la neutralizzazione per lungo tempo, di uno dei più efficienti « punti di appoggio » per le unità tedesche in missione nell'Atlantico (1).

Nel piano dell'operazione, per ottenere i risultati che lo scopo si prefiggeva, venne stabilito che l'obiettivo d'attacco dovesse essere la distruzione della paratoia del bacino di carenaggio e dei suoi meccanismi d'apertura da parte del cacciatorpediniere Campbeltown, carico di esplosivo. Obiettivi eventuali, rispettivamente con priorità uno e due, dovevano essere le paratoie della darsena esterna e la distruzione di quanti più sommergibili fosse stato possibile.

La forza anfibia, comandata da un capitano di fregata, era articolata su una componente navale e una componente terrestre (forza da sbarco). La componente navale era costituita dal cacciatorpediniere Campbeltown, da caccia di scorta Atherstone e Tynedale, da una cannoniera, una torpediniere e un numero imprecisato di motolance, quattro delle quali armate di siluri. Il personale ammontava a 62 ufficiali e 291 sottufficiali e marinai; responsabile dell'aliquota navale era lo stesso comandante della forza anfibia.

La componente terrestre era costituita da 44 ufficiali e 224 tra sottufficiali e soldati del reggimento Essex; era comandata da un tenente colonnello dello stesso reggimento.

L'elemento essenziale per il successo dell'azione, considerati i rapporti di forza di 1 a 10 a favore dei tedeschi, non poteva che essere la sorpresa e furono prese tutte le misure atte ad assicurarla. Fu pianificata una manovra diversiva di bombardamento aereo, con lo scopo di distrarre l'attenzione della difesa dall'avvicinamento della forza anfibia.

Il piano dell'azione a terra prevedeva lo sbarco in due punti diversi: alla « vecchia entrata » e al « vecchio molo ». La forza da sbarco venne divisa in tre gruppi (uno per ciascuno dei tre settori in cui era stato suddiviso il porto); ciascun gruppo fu suddiviso in sottogruppi a ciascuno dei quali venne assegnato un obiettivo da distruggere. Per ciascun obiettivo, il sottogruppo doveva operare articolato su una squadra di protezione e una di demolizione. Fu stabilito che le squadre di demolizione dovessero evitare il combattimento per non essere distratte dal loro compito; spettava quindi alle squadre di protezione combattere, ove necessario.

(1) St. Nazaire era, per le unità navali tedesche in Atlantico, il miglior punto di sosta, raddobbo e rifornimento dopo i lunghi periodi di missione sull'oceano.

Il Comando operazioni combinate stabilì che la presa di terra da parte delle aliquote della forza da sbarco e lo speronamento della paratoia del bacino di carenaggio dovessero avvenire contemporaneamente onde aumentare il fattore sorpresa; tuttavia, venne stabilito che lo sfalsamento tra le tre azioni non dovesse superare i 15 min, tempo occorrente alla difesa per coprire la distanza tra « vecchio molo » e paratoia del bacino di carenaggio.

Il piano di scampo prevedeva il recupero degli uomini della forza da sbarco sul « vecchio molo », ove avrebbero dovuto convergere a demolizioni ultimate. L'azione a terra doveva essere portata a termine in due ore, dopo di che la forza navale avrebbe dovuto allontanarsi per riprendere contatto, prima dell'alba, con i cacciatorpediniere di scorta.

In sintesi, il coordinamento dell'azione venne concretato fissando i seguenti tempi ed orari:

Data	Ora	H (*)	Avvenimento
27 mar.	23 00 _h	H	Inizio azione diversiva di bombardamento aereo (**). Inizio pattugliamento di protezione del cacciatorpediniere.
27 mar.	24 00	H + 1	Raggiungimento del punto di irradiazione.
28 mar.	00 45	H + 1 e 45 min	Inizio avvicinamento.
28 mar.	01 30	H + 2 e 30 min	Presa di terra delle aliquote della forza da sbarco. Speronamento della paratoia del bacino di carenaggio da parte del Campbeltown.
28 mar.	03 30	H + 4 e 30 min	Ricupero della forza da sbarco al « vecchio molo » e scampo.

(*) Fu stabilito che l'ora H doveva essere l'inizio del bombardamento aereo e che, su tale azione, doveva riferirsi tutto il successivo sviluppo dell'operazione anfibia.

(**) L'azione di bombardamento doveva articolarsi su cinque sortite intervalate di 10 min l'una dall'altra, e la permanenza sull'obiettivo degli aerei doveva essere di 20 min. In tal modo, iniziando il bombardamento alle 23 00, sarebbe terminato alle 01 20, cioè 10 min prima dell'attacco anfibia.

Sulla scorta delle priorità stabilite dal Comando operazioni combin. il piano venne studiato in modo da sacrificare anche tutta la forza anfibia pur di rendere possibile al Campbeltown l'assolvimento del compito.

A tal fine fu montato sul caccia un elaborato sistema di inneschi. Tale sistema, dopo lo speronamento della paratoia e l'autoaffondamento del Campbeltown, doveva assicurare l'esplosione di 5 000 kg di tritolo.

Alla meticolosa elaborazione del piano per l'operazione anfibia, si aggiungeva il problema meteorologico. Infatti l'azione doveva essere effettuata in un periodo di luna piena, sia per agevolare il bombardamento diversivo sia per permettere alle unità della forza anfibia di mantenersi a contatto visivo, durante la navigazione, onde osservare il più rigoroso silenzio radio. Inoltre, ai fini della navigazione e dell'avvicinamento, erano essenziali buone condizioni di mare. A tal proposito, data l'epoca in cui avveniva la pianificazione, le prospettive erano buone: al principio della primavera non è difficile trovare nella Manica periodi di vento dei quadranti orientali; tale vento porta con sé tempo sereno ma foschia lungo la costa francese. Queste erano le condizioni meteorologiche desiderate dal Comando operazioni combinate.

L'AVVICINAMENTO E L'ATTACCO

Alle 14 00 del 26 marzo la forza anfibia abbandonava il porto di Plymouth, base di partenza per il colpo di mano.

Il dispositivo era su tre colonne: le colonne esterne erano composte da lance a motore e la colonna di centro dai due cacciatorpediniere di scorta, dal Campbeltown, dalla cannoniera e dalla torpediniera; quest'ultima navigava a rimorchio del Campbeltown in quanto la sua autonomia non sarebbe stata sufficiente a coprire le 500 miglia di andata e ritorno.

All'alba del 27 marzo la forza anfibia si trovava in pieno Atlantico, fuori dal raggio d'azione degli aerei di scorta. Durante il pomeriggio dello stesso giorno, la formazione prese una rotta diversiva per ingannare l'avversario. La formazione avrebbe dovuto accostare a nord-est (direzione di avvicinamento) quando fosse giunta a 15 miglia al largo di St. Nazaire.

Alle 23 00 del 27 marzo, dopo 33 ore di mare e in perfetto orario con la pianificazione, la forza anfibia giungeva nel punto in cui i caccia di scorta dovevano iniziare il pattugliamento; nello stesso momento si udivano le prime esplosioni del bombardamento aereo.

Alle 24 00 la formazione raggiungeva il punto di irradiazione. Tutto procedeva secondo i piani.

Alle 00 45 la formazione iniziò l'avvicinamento ad una velocità di 10 nodi, e la cannoniera entrava per prima nel canale centrale (schizzo 1), a circa 1 500 metri ad ovest dell'ingresso principale del porto.

L'azione diversiva dell'Aeronautica britannica stava ottenendo gli effetti voluti perché il cielo era pieno di traccianti della contraerea e nessuno aveva rilevato la forza anfibia che, silenziosa, stava scivolando sull'acqua scura della Loira, avvicinandosi sempre più al porto di St. Nazaire.

Poco dopo, però, il nemico ebbe la sensazione che stesse accadendo qualcosa e, improvvisamente, tutti i proiettori della difesa si puntarono sull'estuario, illuminando la formazione.

I vantaggi della sorpresa venivano così a mancare mentre il Campbeltown era ancora a più di due miglia dal suo obiettivo.

L'avvicinamento era finito; iniziava l'attacco!

Molto di quanto era stato pianificato a tavolino era, oramai, affidato all'iniziativa e alla spregiudicatezza dei comandanti delle unità della forza anfibia.

Appena venne aperto il fuoco nemico e fu evidente che la formazione era stata scoperta, tutte le unità aumentarono la velocità a 18 nodi e iniziarono a far fuoco con tutte le armi di bordo per impegnare e confondere la difesa tedesca. L'attacco aereo dell'ultima sortita stava terminando: erano le 01 15.

Malgrado tutto il Campbeltown, che avrebbe dovuto investire la paratoia alle 01 30, la raggiunse con soli quattro minuti di ritardo sul previsto: alle 01 34.

Appena il comandante del Campbeltown si rese conto che la prua era ben incagliata nella paratoia del bacino, diede ordine di abbandonare la nave.

Quasi contemporaneamente all'impatto del Campbeltown, l'aliquota che doveva prendere terra alla « vecchia entrata » iniziava a sbarcare dalle motolance.

Frattanto l'aliquota che aveva attraccato al « vecchio molo » alle 01 20 (1) stava demolendo gli obiettivi assegnati; una serie di esplosioni, provenienti dalla zona della darsena esterna, confermavano che le squadre di demolizione avevano raggiunto la paratoia meridionale e, forse, i ricoveri dei sommergibili.

Per gli uomini sbarcati alla « vecchia entrata » le cose non andavano molto bene. La difesa tedesca si era riavuta dalla sorpresa, e i difensori si erano divisi in robuste pattuglie perlustrando tutta l'area intorno alla darsena e al bacino di carenaggio.

Per filtrare attraverso la difesa, le squadre di protezione persero il contatto con le squadre di demolizione e queste ultime poterono raggiungere gli

(1) Il comandante della forza da sbarco, visto che la formazione era stata scoperta, decise di anticipare di 10 min lo sbarco dell'aliquota del « vecchio molo », nello stesso istante in cui i bombardieri della quinta sortita terminavano la loro missione.

obiettivi a prezzo di gravissime perdite, combattendo per farsi strada. Ebbero il tempo di danneggiare due soli sommergibili su cinque presenti nei ricoveri. Erano le 03.00 del 28 marzo.

Alle 03.30 le motolance imbarcavano al « vecchio molo » i superstiti della forza da sbarco che si difendevano con bombe a mano e raffiche di « Thompson » dagli inseguitori.

Il ritorno in Inghilterra della forza anfibia fu pieno di rischi; la visibilità era ottima e vi era pericolo continuo di attacchi aerei nemici e di improvvise apparizioni di sommergibili o navi di superficie.

Nella seconda metà del viaggio di ritorno, gli aerei del Comando costiero effettuarono venti sortite per complessive 105 ore di volo, allo scopo di fornire protezione alla formazione che rientrava. Nel canale della Manica vento aumentò facendo ingrossare il mare e ponendo in difficoltà le motolance danneggiate; il comandante della forza anfibia dovette ordinare che gli equipaggi venissero trasferiti sui cacciatorpediniere e che le motolance venissero affondate a colpi di cannone (1).

La formazione entrò nel porto di Plymouth all'alba del 30 marzo. L'operazione anfibia contro la base di St. Nazaire era durata 4 giorni.

IL BILANCIO DELL'OPERAZIONE

PERDITE BRITANNICHE.

Le perdite subite dalla forza anfibia furono:

- equipaggi delle unità:
 - . 30 ufficiali di cui 4 prigionieri (2);
 - . 151 sottufficiali e marinai di cui 12 prigionieri (2);
- forza da sbarco:
 - . 34 ufficiali di cui 7 prigionieri;
 - . 178 sottufficiali e soldati di cui 23 prigionieri;

— imbarcazioni: non è stato possibile accertare il numero delle motolance affondate, anche in considerazione del fatto che non è stato possibile appurare il loro numero all'origine. Tuttavia, secondo la versione fornita

(1) Un marinaio raccontò più tardi che il comandante di una motolancia scoppiò in lacrime quando venne impartito l'ordine di affondare la sua unità « a sangue freddo » dopo che si era battuta così bene nell'inferno di St. Nazaire.

(2) Unici prigionieri dell'aliquota navale furono quelli che, a bordo del Campbeltown, non fecero in tempo ad imbarcarsi sulle motolance all'atto dell'abbandono della nave.

dagli inglesi, risulta che il 50% delle motolance furono danneggiate o affondate (1).

Ciò malgrado il Comando operazioni combinate, nella relazione inviata allo SM britannico, scriveva:

« ... presa in considerazione l'estrema vulnerabilità delle unità leggere impiegate, né le perdite di uomini né quelle di materiali possono essere considerate eccessive se si tengono presenti i risultati conseguiti ... ».

PERDITE TEDESCHE.

Dalla documentazione britannica, peraltro mai smentita dai tedeschi, risulta che, oltre agli obiettivi del colpo di mano, vennero conseguiti altri risultati:

- l'affondamento di una nave mercantile nella darsena interna;
- la distruzione di numerosi materiali accatastati sulle banchine del porto;
- la distruzione e la neutralizzazione di numerosi pezzi di artiglieria.

Inoltre, quando il Campbeltown esplose, vi erano a bordo una quarantina di ufficiali tedeschi, intenti ad ispezionare i danni provocati e a esaminare la possibilità di rimuovere il cacciatorpediniere. Nella stessa esplosione persero la vita circa 400 soldati tedeschi che erano nelle immediate vicinanze della nave.

Da dati forniti alla fine del conflitto da documenti tedeschi, pare che altri 400 uomini, tra militari e operai della « organizzazione Todt », persero la vita nei combattimenti con gli incursori.

CONCLUSIONI

Dalla sintetica cronaca degli avvenimenti che hanno caratterizzato il colpo di mano anfibo su St. Nazaire, e dal raffronto tra previsioni e risultati, scaturiscono alcune considerazioni.

VALIDITÀ DI UN COLPO DI MANO ANFIBIO IN CAMPO STRATEGICO.

Il colpo di mano su St. Nazaire, conseguendo gli obiettivi che lo SM si era prefissi, riuscì a mutare i rapporti delle forze navali nello scacchiere atlantico a favore degli attaccanti.

(1) L'ammiraglio Ruge, all'epoca comandante della difesa ovest delle forze navali tedesche, nel suo libro « La guerra sul mare » sostiene che solo quattro motolance riuscirono a tornare in Inghilterra.

CONVENIENZA DEL COLPO DI MANO ANFIBIO, NEL QUADRO DEL PRINCIPIO DELL'ECONOMIA DELLE FORZE.

Nell'operazione venne impiegato personale quantitativamente pari a poco più di un battaglione di fanteria; tale personale conseguì risultati altamente remunerativi senza che lo SM britannico dovesse distogliere unità e mezzi da altri settori.

EFFETTO PSICOLOGICO.

Indubbiamente l'azione su St. Nazaire rappresentò un duro colpo per lo SM della Marina tedesca e per il Comando responsabile della difesa delle coste francesi dell'Atlantico. La reazione della propaganda tedesca dimostrò il turbamento arrecato dall'incursione e dai suoi effetti.

Inoltre, nel popolo francese, l'attacco risvegliò lo spirito di « resistenza » contro l'invasore.

VALIDITÀ DELLA PIANIFICAZIONE — INTESA COME ESAME DEL RAPPORTO RISCHIO - GUADAGNO — ALLA LUCE DEI PARAMETRI IDONEITÀ, FATTIBILITÀ, ACCETTABILITÀ.

La fase concettuale del problema relativo all'operazione anfibia su St. Nazaire fu caratterizzata dalla valutazione se « il gioco valesse la candela ».

Lo SM del Comando operazioni combinate, si trovò di fronte alla necessità di stabilire subito se l'unica linea d'azione individuata fosse idonea, fattibile, accettabile per raggiungere lo scopo nei limiti di un favorevole rapporto rischio - guadagno.

Da tale esame, e dalla conseguente valutazione, venne stabilito che l'operazione dovesse richiedere il minor numero possibile di uomini e di mezzi in quanto le probabilità di riuscita erano scarse perchè poggiavano, quasi esclusivamente, sul fattore sorpresa.

Orbene, lo SM responsabile della pianificazione, tenendo costantemente presente il suddetto rapporto, dimostrò la validità del principio secondo il quale ogni azione — entro limiti ragionevoli di sicurezza — è idonea, fattibile e accettabile se è favorevole il rapporto rischio - guadagno.

Concludendo, a parte le considerazioni formulate, l'operazione di St. Nazaire ha insegnato l'efficacia della stretta cooperazione interforze e ha dimostrato che il successo di una operazione non è la somma di risultati distinti e parziali, bensì la risultante di sforzi coordinati che convergono tutti verso lo stesso scopo.

BIBLIOGRAFIA

- COMANDO OPERAZIONI COMBinate: « Joint operations 1940-1945 », Fosh and Cross, 1945. Londra.
- CHURCHILL: « La seconda guerra mondiale », Mondadori, 1955.
- BAUER: « Storia controversa della seconda guerra mondiale », De Agostini, 1968.
- BIAGI: « La seconda guerra mondiale », Della Volpe, editore, 1958.
- RUGE: « La guerra sul mare », Garzanti, editore, 1955.
- GUIRTON: « Pensiero e guerra », S.E.I., 1970.
- CLAUSEWITZ: « Della guerra », Mondadori, 1969.
- SME: « Impiego delle grandi unità complesse », pub. 700, s.d., 1963.
- SMD: « Metodo per la risoluzione dei problemi militari », 101, 1967.
- « Almanacco navale 1968-1969 ».
- « Rivista marittima », anni 1967 e 1968.

IL DIRITTO PENALE MILITARE NEL SISTEMA PENALE ITALIANO: GENESI, DIFFERENZE CON LA GIURISPRUDENZA PENALE COMUNE

Ten. Col. c. Francesco Surace

GENERALITÀ

La legislazione penale militare si affianca alla legislazione penale comune con una sua compiuta ed organica fisionomia.

Ed infatti la legge penale militare si presenta come espressione di un vero e proprio ordinamento, dotato di una spiccata fisionomia: l'ordinamento militare che vive ed opera nello Stato con una propria struttura fortemente individuata, con una propria gerarchia, con un proprio patrimonio di principi e tradizioni, con un proprio « mondo » di soggetti ed interessi giuridici; quella di una piccola e caratterizzata società (il consorzio militare, per l'appunto) operante nell'ambito della più ampia società statale.

Questa piccola e caratterizzata società ha il suo « corpus » di leggi: codici militari di pace e di guerra (di produzione statale, naturalmente) il quale « corpus » ovviamente non è volto a garantire l'esistenza ed il funzionamento della società militare come entità autonoma e fine a se stessa, bensì è ordinato a soddisfare — attraverso il regolare funzionamento dell'organizzazione militare — le esigenze di conservazione dell'intera comunità dello Stato.

Pertanto, come l'ordinamento militare si inserisce in modo vitale nell'ordinamento generale dello Stato, così la legge penale militare si innesta nel quadro della legislazione statale, sul tronco della legge penale comune.

La legge penale militare, quindi, assume carattere di legge ordinaria e come tale deve obbedire alle norme costituzionali, rispettando ed attuando i principi ultimi su cui si fonda l'intera architettura dello Stato; ha inoltre carattere di legge speciale e come tale presuppone la legge comune e da quest'ultima mutuando principi ed istituti, pur introducendovi modifiche e pur talvolta derogandovi con varia ampiezza ed intensità.

Nella legislazione penale militare troveremo dunque accolti, con qualche modifica, istituti di diritto penale comune e che funzionano secondo le regole penalistiche generali, pur con qualche specifica particolarità ed altri istituti che vengono configurati « ex novo » con una disciplina peculiare ed autonoma e con totale deroga al diritto penale comune.

NORME PENALI MILITARI: GENESI

Il diritto penale militare scritto ha fatto la sua apparizione intorno al 1400, contemporaneamente all'istituzione degli eserciti permanenti destinati a sostituire le milizie mercenarie dell'epoca; i primordi comunque risalgono al diritto penale pubblico romano con cui si era cercato di dare una sistemazione organica ai reati ed alle pene militari e di separare « i crimini militari » — ammessi e puniti non per opera di intervento legislativo, ma attraverso « l'imperium militiae » nell'ambito della « coercitio » — dai « crimina communia ».

In Italia le prime norme scritte di diritto penale militare aventi un certo rilievo risalgono al 1613: « Ordine per la conservazione della disciplina militare » di Carlo Emanuele I in Piemonte, al 1717: « Regolamento per la disciplina da osservarsi sopra i regi vascelli e fregate » di Vittorio Amedeo II, al 1739: « Articoli di guerra » di Francesco II in Toscana ed al 1789: « Ordinanza » di Ferdinando IV a Napoli.

Una vera e propria legislazione penale militare si ebbe tuttavia in Italia solo dopo l'emanazione del « Code des délits et des peines pour les troupes de la République » promulgato in Francia con legge il 1796; tale codice ebbe vigore anche nel nostro Paese durante la dominazione napoleonica e costituì poi il modello cui si ispirarono i legislatori dei vari Stati italiani. Vds. fra gli altri:

- il regio editto penale militare marittimo del 1826 per il Piemonte;
- il codice penale militare piemontese del 1840;
- il codice penale militare sardo del 1859.

Proclamata l'unità d'Italia, il codice militare sardo divenne il codice militare italiano per l'Esercito, mentre per la Marina venne adottato il sopracitato editto penale militare marittimo piemontese del 1826.

Nel 1867 venne dato incarico al Governo di coordinare il codice penale militare per l'Esercito con quello per la Marina che nel frattempo era stato radicalmente riformato ed approvato dal Parlamento. Ciò allo scopo di rendere uniforme, in quanto possibile, il diritto sostanziale e processuale penale delle due Armate di terra e di mare. I due codici coordinati entrarono in vigore il 15 febbraio del 1870.

Approvato poi il 30 giugno 1889 il codice penale comune, lo stesso anno fu istituita una commissione con l'incarico di procedere ad una completa definitiva revisione della legislazione penale militare, coordinandone le norme ai principi fondamentali del diritto penale comune.

Il proposito però, a causa di varie vicende, non fu realizzato e si giunse così al termine del primo conflitto mondiale allorché si avvertì la necessità di provvedere, anche a causa delle numerose leggi speciali emanate per le esigenze del periodo bellico e senza alcuna organicità, alla riforma urgente della legislazione penale militare da troppo tempo procrastinata.

A partire dal 1920 furono istituite successive commissioni e finalmente si giunse al 20 febbraio 1941 allorché vennero pubblicati i testi dei codici penali militari di pace e di guerra.

Tre criteri prevalsero nella nuova legislazione penale militare:

— l'unificazione dei codici militari per tutte le Forze Armate dello Stato;

— la bipartizione del codice penale militare in due testi separati, uno per il tempo di pace e l'altro per il tempo di guerra;

il carattere di complementarietà della legge penale militare rispetto a quella comune nel senso che la giurisdizione militare doveva assumere l'aspetto di semplice ramo della giurisdizione ordinaria e si dovevano considerare reati militari solo quei comportamenti che per la specialità del soggetto agente o dell'oggetto dell'azione impedissero l'ordinato svolgimento delle funzioni vitali dell'organismo militare.

Si deve però notare che il criterio della complementarietà fu comunque adottato soprattutto per la parte generale del codice, mentre nella parte speciale furono contemplate molte figure di reati previsti dal codice penale comune, dando loro tuttavia quella speciale fisionomia e quella disciplina che un'efficace difesa degli interessi militari imponeva.

DIFFERENZE TRA LA GIURISDIZIONE PENALE MILITARE E LA GIURISDIZIONE PENALE COMUNE

GIUDICI ORDINARI COMUNI E SPECIALI.

La giurisdizione, potestà legittima di giudicare e fare eseguire i giudicati ovvero sia funzione di rendere giustizia, è unica e termini come « giurisdizione penale », « giurisdizione civile » vanno intesi nel senso di giurisdizione in materia penale o civile; quindi non vi è conflitto di giurisdizione ma assolvimento di una identica funzione in ambiti diversi della vita sociale. Se però la giurisdizione è unica, gli organi ed i giudici preposti

ad esercitarla sono molteplici con compiti diversi secondo regole precise di competenza. Premesso che la Costituzione della Repubblica non contempla giudici straordinari ma solo giudici ordinari, nell'ambito di quest'ultimi, troviamo quelli comuni e quelli speciali, competenti questi a conoscere una determinata materia strettamente delimitata, competenti quelli a giudicare tutto ciò che non rientra nella sfera di competenza dei giudici ordinari speciali.

Quindi nell'ordinamento dello Stato italiano abbiamo organi giudiziari comuni ed organi giudiziari speciali quali i Tribunali militari, il Consiglio di Stato, la Corte dei Conti. In particolare i Tribunali militari rappresentano una magistratura speciale perché sono chiamati a giudicare:

— su leggi complementari del codice comune ovvero sia su leggi che non sono contenute nel codice comune, ma che sono ad esse integrative;

una determinata categoria di soggetti (quella dei militari);

— su norme incriminatrici che contengono gli elementi specializzati rispetto alle norme incriminatrici comuni, ossia norme che contengono tutte le statuizioni di altre norme più ampie (norme generali), ma che prevedono altresì un « plus adiectum » rispetto alle ipotesi contemplate in quelle.

I TRIBUNALI MILITARI.

Definita in grandi linee la differenza tra gli organi giudiziari comuni e quelli speciali, è il caso di esaminare adesso i compiti e la struttura dei Tribunali militari cioè uno degli organi giudiziari, speciale oggetto della nostra trattazione.

Ricollegandosi al Colletta si può affermare che il « compito istituzionale dei Tribunali militari è, in tempo di pace, la tutela e la salvaguardia delle Forze Armate dagli attacchi provenienti dall'interno di esse e, in tempo di guerra, la tutela integrale delle Forze Armate impiegate nello sforzo bellico ».

I Tribunali militari sono composti di ufficiali, fino a quando è possibile, superiori in grado all'imputato, in una proporzione variabile.

Il collegio giudicante dei Tribunali militari di bordo ed, eventualmente, dei Tribunali straordinari di guerra è integralmente militare; a preponderanza militare quello dei Tribunali di prima istanza; a minoranza militare il Tribunale Supremo Militare.

La partecipazione, anche maggioritaria, di militari ovvero di elementi non magistrati nei Tribunali militari trova la sua giustificazione nella particolare conoscenza tecnica dell'ambiente militare (struttura disciplinare, funzionalità) che hanno essi militari anche se non esperti di diritto. Il reato infatti è sempre un fatto umano che deve essere riportato nell'ambiente in cui si è prodotto; quindi comprensione dell'uomo e dell'ambiente sono ne-

cessarie per l'esatta valutazione del fatto; per questo il giudice deve essere vicino all'uno ed all'altro.

V'è da aggiungere ancora che detta partecipazione di elementi non magistrati nella composizione del collegio giudicante non è una caratteristica esclusiva dei Tribunali militari. Nella Corte d'Assise, ad esempio, noi troviamo una « partecipazione diretta del popolo ».

La presenza dei militari poi non esclude nel processo la valutazione tecnico-giuridica del fatto garantita dai magistrati militari che hanno la forma mentis del giudice e considerano la realtà da giudicare sotto il profilo del diritto apportandovi quel largo contributo di esperienza professionale derivante dalle occasioni continue di contatto con i militari e dalla loro stessa appartenenza ad un Corpo militare.

In Italia infatti i magistrati militari hanno uno statuto particolare che li rende ad un tempo magistrati (appartenenti all'ordinamento giuridico) ed appartenenti alle Forze Armate, in quanto ufficiali del Corpo della Giustizia Militare, Corpo che in tempo di pace, è interamente in congedo. In udienza indossano l'uniforme militare, ma la loro carriera è civile.

Questi sono dunque i Tribunali militari: un giudice ordinario speciale, garantito nella sua indipendenza, partecipe del potere giudiziario, che occupa nell'ordinamento dello Stato accanto ai giudici ordinari quel posto che gli compete secondo i dettami della Costituzione.

DIFFERENZA TRA GLI ORGANI GIURISDIZIONALI MILITARI E GLI ORGANI GIURISDIZIONALI ORDINARI.

Precisati i compiti, la struttura e la funzione dei Tribunali militari passiamo ad esaminare le differenze che intercorrono tra gli organi giurisdizionali ordinari e gli organi giurisdizionali militari.

Come abbiamo testè detto, una prima differenza è costituita dalla composizione del collegio giudicante e dall'appartenenza dei magistrati militari ad un ordine giudiziario particolare.

Altra differenza risiede nella mancanza di un giudizio d'appello alle sentenze dei Tribunali militari; attualmente il solo rimedio è dato dal ricorso al Tribunale Supremo Militare. Ma a tal proposito se è vero che attualmente il cittadino italiano che presta servizio militare è privato di questa garanzia è altresì vero che il cittadino è ampiamente tutelato a tutti i livelli (Tribunali militari, Tribunale Supremo Militare) dall'opera di ottimi giudici che sono sottoposti, a norma dell'articolo 111 della Costituzione, alla pari con gli organi di giustizia comune, al controllo di legittimità della Corte di Cassazione.

La mancanza infatti di un giudizio di secondo grado ispira le decisioni dei Tribunali militari ad un senso di meticolosità e coscienziosità; i limiti della difesa sono molto ampi, le decisioni sono rapide ma mai frettolose, i fatti

vengono valutati con giusta comprensione, l'accertamento dell'imputabilità è molto scrupoloso.

Altrettante ampie garanzie sono assicurate dal Tribunale Supremo Militare. Quest'organo infatti che, nel settore del diritto penale militare, ha le stesse funzioni della Cassazione, realizza, con la sua composizione del tutto particolare un effettivo collegamento con la Corte di Cassazione; su sette membri tre sono consiglieri di Cassazione.

Sussiste ancora un'altra differenza strutturale tra magistrati militari e magistrati comuni. In Italia, infatti, ai giudici militari sono affidate funzioni di pubblico ministero, di giudice istruttore, nonché di giudice membro del collegio giudicante. Ciò non avviene nella giurisdizione ordinaria ove si ha una netta differenziazione tra organi giudicanti ed organi inquirenti senza alcuna possibilità di reciproche invadenze.

Questa originale situazione, che colloca chi giudica alle dipendenze di un altro giudice quale il pubblico ministero che nel sistema giudiziario è considerato parte (sia pure pubblica ed essenziale) deriva dalla mancanza di una presidenza tecnica, da cui fare dipendere, come nella giurisdizione ordinaria, i magistrati giudicanti.

CONCLUSIONI

Abbiamo così terminato la nostra trattazione condotta sui problemi di carattere generale, non essendo possibile, in questa sede, svolgere un'esauriente analisi di problemi ed istituti particolari.

Ci siamo comunque sforzati di situare il diritto penale militare nel sistema penale italiano enunciandone la genesi, i principi informatori, la struttura ed elencandone le differenze più salienti.

Da quanto è stato detto è lecito dedurre che il diritto penale militare italiano tende a « contemperare i diritti del cittadino con i suoi particolari doveri come militare ed a tutelare, in pari tempo, nei confronti di tutti, così in pace come in guerra, nell'interesse superiore dello Stato, la sicurezza e la saldezza delle istituzioni militari » (1).

Si può anche affermare che la sua esistenza pone l'Italia all'avanguardia delle Nazioni nel campo di quel diritto particolare, la cui codificazione così potentemente concorre in modo specifico a garantire, mediante un complesso organico di norme severe ma giuste, l'efficienza morale delle Forze Armate, e per ciò stesso l'onore e l'esistenza dello Stato (2).

(1) Vds.: « Codici penali militari di pace e di guerra », pag. 4, ed. 1941, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma.

(2) Vds.: « Codici penali militari di pace e di guerra », pag. 42, ed. 1941, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma.

BIBLIOGRAFIA

- MALIZIA S.: « Codici penali militari di pace e di guerra annotati con la giurisprudenza », Giuffrè, Milano.
- « Grande dizionario enciclopedico del diritto », Fratelli Fabbri Editori.
- MANZINI V.: « Diritto penale militare », Cedam, Padova.
- VENDITTI R.: « Il diritto penale militare », Giuffrè, Milano.
- VENTRO V.: « Rapporti tra la giurisdizione penale militare e la giurisdizione penale comune », Centro alti studi militari.

L'ESERCITO ITALIANO DEL 1887

(Da un album di figurini di Quinto Cenni)

Ten. Col. S.A. Alessandro Gasparinetti

Concludiamo, con questo fascicolo, la pubblicazione, iniziata nell'aprile dello scorso anno, della serie di 12 tavole tratte dall'album « L'Esercito Italiano » realizzato da Quinto Cenni nel 1887.

Ci auguriamo, confortati dai numerosi e cortesi consensi pervenutici, che l'iniziativa abbia riscosso il favore e l'interesse dei Lettori.

Ringraziamo vivamente il Ten. Col. Alessandro Gasparinetti per l'accurata ed approfondita opera di illustrazione delle singole tavole, efficacemente estesa, con appassionata e singolare competenza, oltre il campo strettamente uniformologico, a quello delle vicende storiche, istituzionali ed ordinarie delle Forze, delle Armi e dei Corpi i cui figurini sono stati presentati.

N. d. D.

La 12ª ed ultima tavola dell'album del Cenni è dedicata alle uniformi delle *Guardie di Finanza*, delle *Guardie di Pubblica Sicurezza*, delle *Guardie Forestali* e degli *Agenti di Custodia*: essa sia dal lato storico sia da quello uniformologico comporterebbe, date anche le peculiari caratteristiche dei quattro Corpi predetti, un esame alquanto ampio che, per il carattere stesso di queste note, sarà sintetizzato al massimo.

E' comunque opportuno fornire, nel contempo, un quadro rievocativo delle origini e degli sviluppi dei Corpi citati fino all'epoca in argomento: ciò in analogia a quanto già fatto per le precedenti tavole e perchè la trattazione uniformologica è, per la sua stessa natura, strettamente connessa al lato storico, elemento questo che non tutti coloro che oggi si occupano di uniformi tengono nel dovuto conto.

Il primo figurino della tavola presenta una « *Guardia Forestale dello Stato* »: si tratta, più precisamente, di una « *Guardia in gran tenuta per servizio armato* ».

Per risalire alle origini di questo speciale Corpo, cui fu affidata la custodia delle foreste demaniali fin dal 1871, occorre riportarsi all'organizzazione forestale dei diversi Stati precedenti la costituzione del Regno d'Italia.

Nel *Lombardo Veneto* l'Amministrazione dei boschi era alle dipendenze del Ministero delle Finanze e comprendeva tre Ispettori Generali, rispettivamente per la Lombardia, per il Veneto e per la Dalmazia, tre Conservatori di boschi, ed, inoltre, ispettori, vice-ispettori e guardie di diverso grado.

Le « Guardie dei boschi » comprendevano quelle addette alle foreste demaniali, che erano nominate dal Ministero, e quelle addette ai boschi dei comuni e degli enti, che erano nominate dalle singole Amministrazioni con approvazione dei Conservatori.

Il Corpo delle guardie dei boschi poteva essere impiegato in tutti i servizi di polizia giudiziaria, civile e militare, nell'ambito del circondario.

In *Piemonte*, in base alle regie patenti del 1° dicembre 1833 e del 28 gennaio 1834, la tutela dei boschi era affidata agli Intendenti delle Province sotto la direzione dell'Azienda Economica dell'Interno, poi del Ministero d'agricoltura, industria e commercio. Alla vigilanza sulla conservazione dei boschi era preposto un Ispettore per ognuno dei 21 Circondari di terraferma; alle dipendenze degli Ispettori vi era per ogni distretto un Capo-guardie, con un numero di guardie proporzionato all'estensione dei boschi.

Gli Ispettori venivano nominati dal Re su proposta del Primo Segretario per gli Affari all'Interno; i Capi-guardie dallo stesso Primo Segretario su proposta dell'Intendente Generale della predetta Azienda; le guardie, infine, dalle singole Amministrazioni del demanio, degli appannaggi e dell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro, previa ratifica dell'Azienda Economica dell'Interno.

I 21 Ispettori erano suddivisi in tre classi, con relativo diverso stipendio.

In *Sardegna* l'ordinamento dell'Amministrazione forestale era regolato inizialmente dalle regie patenti del 14 settembre 1844; parziali modifiche erano state poi apportate con decreto del 4 novembre 1851. A differenza del continente, tale Amministrazione, data la grande estensione del demanio forestale, era alle dipendenze del Ministero delle Finanze e solo dopo il 1862 passò al Ministero dell'Agricoltura.

Il personale era costituito da tre Ispettori di Circondario, uno per ognuna delle tre divisioni di Cagliari, Nuoro e Sassari, da Sotto-ispettori di prima e seconda classe, da capi-guardie e da guardiaboschi; vi erano, inoltre, i cosiddetti « campari » per l'esclusivo servizio nei boschi comunali.

I regi brevetti del 26 novembre 1834 e dell'8 ottobre 1844 recavano disposizioni circa l'obbligo dell'uniforme e delle armi, rispettivamente per il continente e la Sardegna.

Nel *Ducato di Parma e Piacenza* la vigilanza sui boschi era affidata al Ministero delle Finanze ed era svolta da un Corpo che comprendeva un Ispettore-capo, coadiuvato da Vice-ispettori e da guardie.

Nel *Ducato di Modena* vari editti e notificazioni si erano succeduti dal 1819 al 1826, ma fondamentale è l'editto del 17 dicembre 1846, modificato dal successivo del 5 luglio 1847 e dalla notificazione del 24 settembre 1847: in base alle norme da essi stabilite, la tutela di tutti i boschi della Reale Ducale Camera era affidata alla Generale Intendenza Camerale e svolta da due Ispettori, aventi ciascuno alle proprie dipendenze più Vice-ispettori a seconda dei Circondari; nei vari boschi camerali vi erano guardie e guardiaboschi con una loro uniforme.

Nel *Ducato di Lucca* l'amministrazione forestale era, invece, compito dell'Ufficio delle Acque e delle Strade che nominava per ogni importante corso d'acqua un Ispettore onorario con incarichi di controllo idro-geologico-forestale.

Nelle *Romagne* e nel *Lazio* vigevano le disposizioni Cristaldi del 30 settembre 1827 per le province di Ferrara, Forlì e Ravenna, l'editto Albani del 21 febbraio 1829 per la provincia di Bologna e diverse disposizioni particolari per le pinete di Ravenna.

L'amministrazione boschiva nella provincia di Bologna era alle dipendenze della Prefettura e della Rappresentanza Provinciale; la parte montuosa della provincia era suddivisa in tre circondari la cui vigilanza era effettuata da un Ispettore, coadiuvato da tre Assistenti e da un Vice-ispettore.

Inoltre in ciascuna comunità compresa nei tre circondari vi era una guardia territoriale, pagata dalla stessa comunità con l'incarico della vigilanza sui boschi del circondario. Gli assistenti boschivi avevano un'uniforme.

Per le *Marche* e l'*Umbria* vigevano in materia forestale le norme dell'editto Consalvi del 1805.

Nel *Regno delle Due Sicilie* regolava il settore la legge del 21 agosto 1826, estesa alla Sicilia con decreto 26 marzo 1827. Alla Direzione Generale Forestale facevano capo organi provinciali, retti da Sovrintendenti, con alle loro dipendenze Sottointendenti e guardie varie. La sorveglianza dei boschi dello Stato era affidata a 10 brigadieri e 50 guardie, organizzate in brigate di tre o quattro guardie al comando di un brigadiere a piedi od a cavallo.

I boschi dei comuni e degli enti erano tutelati da guardiaboschi nominati, su proposta delle singole amministrazioni, dal Ministero di polizia.

Brigadieri, guardie forestali e guardiaboschi avevano l'obbligo di indossare un'uniforme di prescrizione.

Costituito con decreto n. 4192 del 5 luglio 1860 il Ministero di agricoltura, industria e commercio ed unificato politicamente il Regno d'Italia, con decreto n. 1015 del 31 agosto 1862 ed a decorrere dal 1° gennaio 1863 il personale delle amministrazioni forestali delle antiche province continentali dello Stato e dell'Isola di Sardegna veniva così ripartito:

— *antiche Province*: 4 Ispettori di 1^a classe, 6 Ispettori di 2^a classe, 5 Guardie generali di 1^a classe, 10 Guardie generali di 2^a classe, 40 Capi-guardia di 1^a classe, 40 Capi-guardia di 2^a classe;

— *Sardegna*: 2 Ispettori di 1^a classe, 2 Guardie generali di 1^a classe, 5 Guardie generali di 2^a classe, 7 Capi-guardia di 1^a classe, 10 Capi-guardia di 2^a classe, 159 Guardiaboschi.

Con decreto n. 877 del 21 settembre 1862 venne approvato il nuovo organico dell'amministrazione forestale delle province dell'ex Ducato di Parma con quello recante il n. 1098 del 31 agosto dello stesso anno si era provveduto analogamente per le province di Pesaro e di Perugia; con il decreto n. 1016 del 23 novembre 1862 altrettanto si fece per le pinete del Ravennate.

Con decreto n. 876 del 31 agosto 1862 venne riordinata l'Amministrazione generale delle acque, foreste e caccia di Napoli ed in particolare del Consiglio Forestale ed altrettanto veniva effettuato, a decorrere dal 1^o gennaio 1863 ed in base allo stesso decreto, per la Sicilia.

Il numero ed il grado del relativo personale era così stabilito:

— *Province napoletane*: 1 Ispettore generale forestale, 8 Ispettori di 1^a classe, 8 Ispettori di 2^a classe, 10 Guardie generali di 1^a classe, 15 Guardie generali di 2^a classe, 25 Guardie generali di 3^a classe, 50 Alunni, 20 Brigadieri forestali a cavallo, 50 Guardiaboschi a cavallo, 10 Guardiaboschi a piedi, 1 Brigadiere Guardamare, 5 Guardamare;

— *Sicilia*: 1 Ispettore di 1^a classe, 2 Ispettori di 2^a classe, 4 Guardie generali di 1^a classe, 8 Guardie generali di 2^a classe, 12 Guardie generali di 3^a classe, 30 Alunni, 1 Brigadiere a cavallo, 3 Guardiaboschi a cavallo, 5 Guardiaboschi a piedi.

Il primo provvedimento forestale a carattere nazionale fu quello dell'unificazione dell'uniforme disposta con R.D. 19 ottobre 1862 n. 1013: sia gli ufficiali quanto gli agenti forestali erano obbligati, pertanto, ad indossare tale uniforme ed a portare le armi prescritte.

Tale uniforme riecheggiava quella della Guardia Nazionale: tunica azzurro scuro e pantaloni celesti, goletta, paramani e bande di color scarlatta; i ricami in oro alla goletta erano costituiti da un ramo di quercia con foglie e ghiande e precisamente: 5 foglie per la Guardia generale di 1^a classe, 4 foglie per la Guardia generale di 2^a classe e 3 foglie per la Guardia generale di 3^a classe.

Caratteristico era per la grande uniforme il cappello-chepi con larga tesa leggermente piegato in avanti, il fregio era costituito da un'aquila di Savoia in ottone dorato stringente tra gli artigli i martelli forestali in guisa di accette.

Con la tenuta ordinaria veniva portato il berretto di panno azzurro, con fascia scarlatta e fregio in tessuto dorato, recante i distintivi di grado rappresentati da 4 cordoncini in oro per la Guardia generale di 1^a classe, da 3 per

quella di 2^a classe e da 2 per quella di 3^a classe. Caratteristici erano i cordoni alla foraggiera e gli spallini in lana scarlatta.

Gli Alunni, che erano costituiti da personale volontario in servizio gratuito, portavano un chepi con pennacchio tipo cavalleria guarnito di un gallone in oro ed erano armati di sciabola da cavalleria con dragona di cuoio bianco.

Come arma di normale dotazione le Guardie portavano al cinturino mediante due pendagli il caratteristico coltello da caccia, di forma leggermente curva e con manico d'ebano.

Gli Ispettori e gli altri ufficiali portavano con la grande uniforme un cappello con tese orlate di un gallone di seta nera e sormontato da un pennacchio di piume nere cadenti a salice piangente, munito di coccarda tricolore, nappina in cordone d'oro facettato e cappio in lastra d'ottone; controspalline a treccia di cordone d'oro e faccette recanti nel mezzo un piccolo scudo con aquila di Savoia in metallo dorato; bandoliera di gallone d'oro a righe rosse e guarnizioni in metallo bianco, al collo cordoni in oro facettato e finiti da un capo con tre fiocchi; cinturino e pendagli reggisciabola in gallone d'oro filettati di rosso e piastra fregiata di aquila di Savoia; sciabola del modello degli ufficiali di cavalleria con elsa dorata e guarnizioni in ebano.

Con R.D. 2 agosto 1863 n. 1428 venne ulteriormente riordinato il personale attivo dell'Amministrazione forestale dello Stato per cui il suo organico fu il seguente: 1 Ispettore Generale, 13 Ispettori di 1^a classe, 26 Ispettori di 2^a classe, 120 Guardie generali, 121 Capi-guardia, 225 Guardie, 120 Alunni.

Dopo l'annessione del Veneto al Regno d'Italia, ulteriori provvedimenti furono emanati. Va ricordato in particolare il R.D. 25 agosto 1867 n. 3896 per cui il personale del servizio attivo risultava ulteriormente ampliato e cioè: 3 Ispettori Generali, 15 Ispettori di 1^a classe, 25 Ispettori di 2^a classe, 120 Guardie generali, 155 Capi-guardia, 60 Alunni forestali, 40 Brigadieri, 460 Guardie forestali.

L'uniforme stabilita nel 1862, essendo risultata piuttosto dispendiosa ed anche poco pratica, venne sostituita in base al decreto del 20 novembre 1869 n. 5442 con altra di diverso modello.

Elemento primo di questa nuova uniforme era che il color scarlatta delle mostreggiature veniva del tutto soppresso ed adottato in sua vece il verde quercia, meno appariscente ma molto più consono alle particolari funzioni del Corpo.

Per quanto concerne i capi dell'uniforme vanno ricordati soprattutto: una giubba di panno azzurro scuro, in luogo della tunica, con goletta rovesciata e chiusa da dieci bottoni in metallo giallo; un gascuore di panno verde quercia, chiuso, ad un petto, con 15 bottoni di metallo giallo e, soprattutto, le uose alte di pelle.

Sul chepì il fregio, sempre consistente in un'aquila di Savoia stringente i martelli forestali, recava sul basso la dicitura « Boschi ».

La sciabola degli Ispettori e gradi affini veniva, a sua volta, sostituita da una spada a lama larga e corta, a guisa di coltello da caccia, con elsa di osso nero, chiusa da due piastre di bronzo dorato, e recante all'estremità superiore una testa di cinghiale da cui partiva una catenella che andava ad unirsi ad un'estremità del guardiamano.

Ma il ruolo del personale forestale veniva ancora una volta modificato con R.D. 17 aprile 1874 n. 1931 e precisamente: 1 Ispettore superiore di 1ª classe, 2 Ispettori superiori di 2ª classe, 2 Ispettori superiori di 3ª classe, 6 Ispettori di 1ª classe, 12 Ispettori di 2ª classe, 20 Ispettori di 3ª classe, 4 Sotto-Ispettori di 1ª classe, 80 Sotto-Ispettori di 2ª classe, 125 Sotto-Ispettori di 3ª classe, 50 Brigadieri, 510 Guardie.

Con la legge 20 giugno 1877 n. 3917 veniva finalmente unificata la legislazione forestale e per l'Amministrazione era effettuato un radicale riordinamento che comprendeva anche il personale forestale delle Province e dei Comuni. La legge stessa parificava le Guardie forestali a quelle doganali e considerava gli agenti forestali, cioè i Brigadieri e le Guardie, come ufficiali di polizia giudiziaria ai termini del codice di procedura penale e della legge di pubblica sicurezza.

In applicazione della predetta legge n. 3917 veniva determinato con R.D. 20 dicembre 1877 n. 4239 il nuovo ruolo nazionale dell'Amministrazione forestale dello Stato che risultava, pertanto, così composto: 1 Ispettore Superiore di 1ª classe, 2 Ispettori Superiori di 2ª classe, 8 Ispettori di 1ª classe, 10 Ispettori di 2ª classe, 17 Ispettori di 3ª classe, 24 Sottoispettori di 1ª classe, 36 Sottoispettori di 2ª classe, 120 Sottoispettori di 3ª classe, 60 Sottoispettori aggiunti (grado di nuova istituzione), 25 Brigadieri e 190 Guardie.

Successive modifiche furono apportate al predetto ruolo con i RR.DD. del 3 marzo 1881 n. 77 e del 26 dicembre 1886 n. 4263 per cui, all'epoca della tavola di uniformi che abbiamo in esame, l'organico del Corpo era il seguente: 1 Ispettore Superiore di 1ª classe, 2 Ispettori Superiori di 2ª classe, 8 Ispettori di 1ª classe, 10 Ispettori di 2ª classe, 17 Ispettori di 3ª classe, 40 Sottoispettori di 1ª classe, 70 Sottoispettori di 2ª classe, 94 Sottoispettori di 3ª classe, 31 Sottoispettori aggiunti, 39 Brigadieri e 210 Guardie.

Già con R.D. del 5 gennaio 1879 n. 4965 erano state stabilite e rese obbligatorie altre nuove uniformi per gli ufficiali, sottufficiali e guardie forestali dello Stato, per il direttore, gli insegnanti e gli alunni dell'Istituto Forestale di Vallombrosa e per i sottufficiali e le guardie addette alla custodia dei boschi dei Comuni e delle Province.

Nella tavola del Cenni vi sono i figurini di due tipi di uniformi del Corpo appunto del modello stabilito dal predetto decreto e cioè l'uniforme di una « Guardia Forestale dello Stato » (in gran tenuta per servizio armato)

e quella di un « Ufficiale Forestale dello Stato » (più esattamente un Ispettore superiore in gran montura »).

Eccone la descrizione più dettagliata, anche perchè nei figurini del Cenni alcuni elementi di tali uniformi non sono, per motivi di stampa, sufficientemente chiari.

Guardia: Giubba tipo Esercito in panno azzurro scuro con filettature di panno verde quercia, cordoncino a piccolo fiore ai paramani, contropalline in cordoncino di lana verde; pantaloni di color celeste con pistagna verde, uose basse alla bersagliera in tela d'olona; nuovo tipo di cappello a casco (simile a quello degli attuali Vigili Urbani) di feltro nero, guarnito di una fascia verde e fregiato dallo scudo di Savoia contornato da fronde di quercia in metallo verniciato in verde con sovrastante piccola coccarda tricolore.

Ufficiale: Giubba a doppio petto filettata di verde-quercia, con due file di 7 bottoni in metallo dorato ciascuna, bavero rovesciato di velluto verde-quercia guarnito da un ricamo in oro di foglie di quercia e filettato da due galloncini d'oro; manopole circolari pure in velluto verde-quercia ornate da analogo ricamo in oro di foglie di quercia e tre galloncini in oro; pantaloni con banda in oro; cappello-casco di feltro nero con il fregio già descritto e sovrastante coccarda tricolore, all'altezza della visiera una catenella in metallo dorato; spada con elsa a crociera in metallo giallo, fodero di cuoio nero e rinforzi in metallo giallo; dragona e pendagli in oro.

Con l'uniforme ordinaria gli Ispettori e gradi affini indossavano una giubba di panno azzurro scuro, di tipo borghese, aperta sul collo, con due file di 5 bottoni in metallo dorato; colletto bianco, alto, inamidato, con cravatta nera a nodo; pantaloni di panno bigio scuro; berretto analogo a quello dell'Esercito, con fascia di panno verde con fregio in ricamo dorato e distintivi circolari di grado consistenti in tre galloncini in oro per l'Ispettore Superiore, due per l'Ispettore, uno per il Sottoispettore, nessuno per il Sottoispettore aggiunto; stivaloni neri, alti, flosci con speroni, coltello da caccia.

Nella tavola del Cenni vi è anche, visto di sfondo ed appena profilato in mezzo busto, il figurino di una « Guardia forestale a cavallo » che indossava uniforme pressochè analoga, con stivali e sciabola tipo cavalleria.

Seguono nella sequenza dei figurini stessi quelli dedicati alla « Guardia di Finanza ». Sulla storia di questo Corpo la materia da trattare sarebbe assai ampia perchè il suo ciclo evolutivo già nel 1887 superava il secolo. Vediamone i momenti essenziali, lueggliandone in particolare i lati uniformologici.

Le origini di questo Corpo si possono ricollegare alla « Legione di Truppe Leggere », creata il 1º ottobre 1774 da re Vittorio Amedeo III con lo scopo di svolgere in tempo di pace il cosiddetto « servizio di cordone » (sorveglianza

al confine contro il contrabbando) ed in guerra quello proprio delle truppe leggere che si andavano allora istituendo in Europa e cioè i compiti di esplorazione e di rapide e rischiose spedizioni; il suo primo comandante fu il Col. *De Pictet conte Gabriele*.

Ma la completa organizzazione del Corpo avvenne nel maggio 1795, prima con la formazione di due compagnie, poi di un battaglione di quattro compagnie e quindi di una legione di due battaglioni: il 24 novembre 1795 ne assunse il comando il Col. *Della Chiesa Giuseppe conte di Ponzano*.

Il 7 aprile 1795 la Legione formò una Brigata e fu, pertanto, suddivisa in due Reggimenti (1° e 2°), ognuno su due battaglioni di cinque compagnie più una compagnia granatieri ed un deposito.

Questo Corpo, con la forza ed il prestigio di una salda formazione militare e con un ottimo addestramento, riuscì ad ottenere in breve una particolare rinomanza, sia per il suo efficace servizio in pace sia per il valoroso comportamento nel corso delle operazioni militari cui partecipò, sulle Alpi Marittime, sui colli d'Authion e di Raus contro le truppe repubblicane francesi.

Durante il periodo napoleonico nelle Legioni degli « *Chasseurs verts* », così erano denominati i finanzieri dal colore delle loro uniformi, militarono anche vari elementi originari delle province italiane soggette alla Francia e legando la loro azione ai fasti gloriosi di quel Corpo, contribuirono anche essi a dar prestigio e vanto al nome italiano. Contemporaneamente nel Regno Italico venne creato un Corpo di Finanzieri forte di 3500 uomini, la cui uniforme, simile nella foggia a quella francese, era però di colore azzurro chiaro, con alto cappello bicornio in feltro nero e coccarda azzurra, buffetterie bianche.

Dopo la Restaurazione si vennero formando nei vari Stati d'Italia alcuni singoli Corpi di finanzieri con denominazioni diverse ma con compiti pressochè analoghi.

In particolare nel Regno di Sardegna venne ricostituita, sia pure sotto nuova denominazione, la « Legione Truppe Leggere » che era stata licenziata il 29 ottobre 1796 per effetto dell'annessione del Piemonte alla Francia: già il 3 febbraio del 1814, e cioè quando non era ancora avvenuta la prima abdicazione di Napoleone, era stata conclusa a Londra una convenzione tra il Governo di S.M. Britannica e l'Ambasciatore sardo San Martino d'Aghè in base alla quale il Governo inglese aveva assunto impegno ad offrire al Re di Sardegna una Legione di truppe leggere costituita da circa tremila tra Piemontesi e Liguri, reclutati tra i prigionieri di guerra delle armate francesi.

Il nuovo Corpo assunse il nome di « *Legione Reale Piemontese* » e sbarcò nel porto di Villafranca il 9 settembre 1814 agli ordini del Col. *Spiridione Bonnio di Robassomero*: il 1° dicembre 1815 fu inquadrata come reggimento Cacciatori su 2 battaglioni di 6 compagnie ciascuno. Essa ebbe un'uniforme

azzurra con filettature gialle, colletto e paramani rossi, alto shakot con fregio metallico e sottogola a squame, nappina azzurra e pennacchietto bianco (1).

Ma già il 2 luglio 1815 la Legione, unitamente ad altre truppe piemontesi, entrò in campagna, quando, per lo sbarco di Napoleone in Francia proveniente dall'Isola d'Elba, venne formata contro di lui una nuova coalizione.

La Legione il 6 luglio 1815, agli ordini del Ten. Col. *Giuseppe Enrico Bussolino*, si distinse soprattutto nel vittorioso assalto alla munitissima piazzaforte di Grenoble, durato tre giorni: il suo valore fu tale che la sua bandiera colonnella, conservata presso l'Armeria Reale di Torino, venne decorata dal re della Medaglia d'Oro al V.M.; la medesima ricompensa fu conferita al soldato *Domenico Carrara* della Legione, il quale era già insignito di Medaglia d'Argento (2).

Concluso questo periodo così turbinoso, Vittorio Emanuele I si dedicò a ripristinare, sia pure con alcune modifiche, anche gli ordinamenti amministrativi esistenti in Piemonte prima dell'occupazione francese, compresi quelli doganali. In particolare con Regio Editto del 4 giugno 1816 prescrisse l'uniformità per l'esercizio delle Dogane in tutti gli Stati di Terraferma ed emanò un nuovo, ampio « Regolamento per le Dogane ».

Poichè tali provvedimenti portarono ben presto ad una recrudescenza del contrabbando e dal momento che il servizio di vigilanza svolto dai cosiddetti « *Reali Preposti delle Dogane* » non era sufficiente, si decise di porvi rimedio destinando di nuovo le truppe leggere alla guardia dei confini.

Ai primi del 1817 l'organico di questi Preposti era il seguente:

— *Servizio di terra*: 6 Capitani d'ordine, 21 Luogotenenti d'ordine di 1° classe, 23 Luogotenenti d'ordine di 2° classe, 246 Brigadieri, 290 Sottobrigadieri, 1908 Preposti, per un totale di 2494 uomini;

— *Servizio di marineria*: 19 Padroni di battello, 114 Marinai, 19 Mozzi, per un totale di 152 uomini.

Quindi il totale complessivo dei Preposti era di 2646 uomini.

Però la « Legione Reale Piemontese », costituita solo da 2 battaglioni, non sarebbe stata in grado di svolgere il predetto nuovo, più esteso ed impegnativo compito e, pertanto, essa con Regio Viglietto 8 aprile 1817 fu riorganizzata su 4 battaglioni, con l'incorporazione dei secondi battaglioni dei « *Cacciatori Italiani* » e dei « *Cacciatori di Nizza* »: ogni suo battaglione su 6 compagnie Cacciatori ed 1 di Carabinieri, in base all'ordinamento della Fanteria leggera disposto in quell'anno stesso. La forza del Corpo era di 2368 uomini in tempo di pace, 3768 in tempo di guerra, di cui 105 ufficiali,

(1) Chi desideri maggiori dettagli su tale uniforme può consultare la tav. XXXV dell'opera del Gen. SANTO LADDA *Le Uniformi Gialle nella monarchia di Savoia*. Ed. Luigi Alfieri, Milano-Roma, 1937.

(2) Vedasi tavola e testo nel Calendario 1970 del Comando Generale della Guardia di Finanza.

4 chirurghi maggiori e 4 cappellani; il reparto di stanza in Sardegna contava 180 uomini.

La Legione fu denominata « *Legione Reale Leggera* » e venne posta alle dipendenze del Primo Segretario di guerra e marina per quanto concerneva l'ordinamento, la disciplina e l'amministrazione e del Primo Segretario delle finanze per ciò che riguardava il servizio di vigilanza doganale.

Essa mantenne, come risulta da un documento del 4 novembre 1818 firmato dal Primo Segretario di guerra e marina *Giovanni Battista Nicolis di Robilant*, l'anzianità della « *Legione Truppe Leggere* » (1774) ed ebbe uniformi e Bandiere uguali a quelle della « *Legione Reale Piemontese* » (1).

Nel marzo del 1821 la Legione, nel clima innovatore che già stava spirando in Piemonte e che doveva preludere a successivi, più decisivi eventi prese parte con alcune compagnie ai moti carbonari, per cui il 12 giugno successivo, nel quadro di riordinamento dei Corpi che avevano partecipato a tali moti, vennero soppresse le sue compagnie 3^a, 4^a e 5^a del I battaglione; quella dei carabinieri e la 3^a e la 4^a del IV battaglione; il IV battaglione fu sciolto e, pertanto, la legione rimase su tre battaglioni.

Il servizio confinario venne di conseguenza assunto esclusivamente da già citati « *Reali Preposti delle Dogane* », che costituivano la cosiddetta « *Forza attiva delle R. Gabelle* » e che in precedenza vi erano stati adibiti unitamente agli appartenenti alla stessa Legione.

Questi Preposti erano ai primi del 1821 in totale 2750 uomini e cioè: 213 Brigadieri, 281 Sottobrigadieri e 2256 Preposti, divisi nelle Direzioni Doganali di Torino, Chambery, Novara, Voghera, Genova e Nizza. Avevano uniformi verde scuro, con mostreggiature azzurro chiaro e filettature gialle, particolari quelle degli addetti alle Direzioni marittime caratterizzate da copricapi di forma cilindrica (2).

Tale forza però si dimostrò ben presto inadeguata perchè il contrabbando, approfittando della mancanza di una vera e propria forza militare ai confini, si era di nuovo intensificato: i Preposti furono, pertanto, portati a circa quattromila.

Il 19 dicembre 1821, su proposta del Congresso per il riordinamento dell'Esercito, il re ordinava la soppressione anche del II e del III battaglione della « *Legione Reale Leggera* »: il II battaglione venne incorporato nella Brigata « *Pinerolo* », il III nella Brigata « *Acqui* » meno 250 uomini passati alle Brigate « *Guardie* » e « *Cuneo* ».

Della Legione rimase, pertanto, il solo I battaglione che assunse il nome di « *Cacciatori Reali Piemontesi* » e che, sotto il comando del *Ten. Col. Sa-*

(1) Vedasi la stessa tav. XXXV della già citata opera del Gen. SANTE LARIA, nonché il Calendario 1971 del Comando Generale della Guardia di Finanza.

(2) Vedasi figurini del Calendario 1965 del Comando Generale della Guardia di Finanza.

luzzo della Manta, in conformità al R.V. del 2 gennaio 1822, conservò uniformi, Bandiera ed anzianità della « *Legione Reale Leggera* », cioè 1774.

Infine anche questo battaglione superstite dell'antica Legione venne soppresso il 25 ottobre 1831 e la sua forza passò alle Brigate « *Piemonte* » e « *Pinerolo* ».

Vediamo ora in sintesi quale era l'organizzazione dei Finanzieri negli altri Stati d'Italia di quell'epoca.

Nel *Lombardo - Veneto* l'Austria dopo il 1815 aveva istituito la cosiddetta « *Forza armata di Finanza* » (attiva e sedentaria), ma con successivo decreto regioale del 7 novembre 1829, la vigilanza doganale venne affidata per tutto il territorio della monarchia ad un unico Corpo, denominato « *Guardia di confine* ».

Nel 1835 fu istituita anche la « *I. R. Guardia di Finanza* » per la repressione del contrabbando, la tutela dell'applicazione delle imposte e delle prerogative statali; con successiva sovrana risoluzione del 22 dicembre 1842 la « *Guardia di confine* » verrà incorporata nella stessa « *I. R. Guardia di Finanza* ». Questa era composta di individui a piedi ed a cavallo, con ordinamento ed uniforme di tipo militare ma con carattere prevalentemente civile. La loro uniforme era di color verde scuro, mostreggiature e filettature verde chiaro, buffetterie in cuoio nero.

Nel *Ducato di Parma* ed in quello di *Modena* esistevano Corpi denominati « *Guardie Reali di Finanza* » della forza di circa 400 uomini ciascuno, con ordinamento quasi militare, con gradi, uniforme ed armamento conformi a quelli in uso nei rispettivi Eserciti. L'uniforme era di color azzurro chiaro, con mostreggiature e filettature rosse, buffetterie in cuoio naturale.

Nel *Granducato di Toscana* il servizio era svolto dalla « *Real Guardia di Finanza* » che aveva carattere ed organizzazione militare: composta da 600 uomini, era comandata da un capitano coadiuvato da un aiutante maggiore ed alle cui dipendenze erano vari tenenti e sottotenenti; i distaccamenti in cui si frazionavano le brigate erano comandati da sergenti.

L'uniforme era di color nero con mostreggiature e filettature azzurro chiaro, buffetterie in cuoio nero.

Lo *Stato Pontificio* poteva vantare, a sua volta, un Corpo di Finanzieri che risaliva al 1786 e che, secondo alcuni autori, sarebbe il primo istituito in Italia (questi autori non tengono però nel dovuto conto i compiti che già svolgeva nel Regno di Sardegna la « *Legione delle Truppe Leggere* » creata, come abbiamo visto, il 1° ottobre 1774). Sta il fatto, comunque, che a Roma un editto emanato da *Mons. Ruffo*, Tesoriere Generale dello Stato Pontificio, il 30 aprile 1786 formava un « *Corpo di finanza* » composto di una compagnia di 495 uomini, con un capitano, due alfieri, due sergenti, sessanta-

sette caporali, quattrocentotredici soldati, tra cui v'erano pure pifferi e tamburi.

Ripristinato il Governo pontificio, dopo il periodo napoleonico, questo Corpo, denominato « *Truppa di Finanza* » fu portato a 1300 uomini: nel 1817 il Tesoriere Generale Card. Guerrieri lo rese autonomo da ogni dipendenza e vincolo dei sovrintendenti doganali. Il 24 ottobre 1827 venne emanato il Regolamento del Corpo che veniva così ad acquistare un carattere prettamente militare.

L'uniforme era di color grigio-azzurro con mostreggiature rosse: i figurini relativi all'epoca si possono consultare nella raccolta contemporanea di L. Piroli che si conserva alla Biblioteca dell'Istituto per la Storia del Risorgimento di Roma.

Nel Regno delle Due Sicilie il Corpo dei Finanzieri era alquanto complesso giacchè composto di reparti di fanteria (forieri, brigadieri e guardie), di cavalleria (brigadieri e guardie), di marina (piloti, nostromi, cannonieri, marinai e mozzai) ed era ripartito in direzioni, controlli (con ispettori e controllori), tenenze, posti ed ambulanze (formazioni volanti); la sua forza complessiva era di circa 6000 uomini. L'uniforme era di color azzurro-ferro con mostreggiature inizialmente rosse e poi verdi.

E' ben noto come, durante il periodo del Risorgimento, i Finanzieri dei vari Stati d'Italia abbiano dato un particolare contributo di valore e di sangue alla causa nazionale: memorabile, tra l'altro, quanto da essi compiuto durante le Cinque Giornate di Milano, nella difesa della Repubblica Romana, in quella di Venezia e delle altre città del Veneto, nell'insurrezione di Parma, via via fino all'Unità d'Italia, a conferma delle loro virtù militari e del loro patriottismo che spesso fu sprone ed esempio per gli altri.

Dopo la costituzione del Regno d'Italia si dovette procedere alla formazione di un sol Corpo che riunisse i vari reparti che nei diversi Stati italiani avevano svolto i compiti di sorveglianza doganale e finanziaria: le spiccate tradizioni militari di tali precedenti reparti portarono alla costituzione di un nuovo, unico Corpo con ordinamento più militare che civile il quale, inoltre, in tempo di guerra poteva essere mobilitato passando alle dipendenze del Ministero della Guerra e di quello della Marina.

Con legge 13 maggio 1862 n. 616 venne così istituito per tutto il Regno il « *Corpo delle Guardie Doganali* », con una forza di circa 14000 uomini, per essere adibito alla « custodia e vigilanza della linea e della zona doganale di terra e di mare e nella repressione del contrabbando delle merci soggette a dazio e dei generi di privativa ».

L'uniforme era composta da una tunica di color verde, ad un petto, con filettature di color giallo, goletta montante di panno celestino filettata di giallo, paramani a punta di panno celestino filettati di giallo, nove bottoni in metallo giallo; pantaloni azzurri con pistagna di panno giallo; chepi di color

verde, con coccarda tricolore, nappina sferica in lana gialla, cappio e fregio in metallo giallo.

Il Corpo andò via via raggiungendo una maggiore autonomia ed un più solido e completo ordinamento militare per cui, date anche le sue sempre più ampie e complesse funzioni, con legge 8 aprile 1881 n. 149 assunse la nuova denominazione di « *Corpo della Guardia di Finanza* ».

Nel 1892 avrà l'appellativo di « *Regia Guardia di Finanza* » e l'equiparazione dei suoi gradi con quelli del R. Esercito; nel 1906 piena autonomia con l'istituzione di un suo Comando Generale alle dipendenze dirette del Ministro delle Finanze; nel 1907 l'adozione delle stellette e nel 1911, infine, la Bandiera di combattimento.

Nella tavola in esame del Cenni appaiono due figurini della Guardia di Finanza e precisamente di una « *Guardia di Finanza* » (Caporale — ma che più esattamente va denominato Vice-Brigadiere) e di un « *Ufficiale di Finanza* »; eccone la descrizione più dettagliata:

— *Vice-Brigadiere*: giubba ad un petto tipo Esercito di color verde con 6 bottoni in metallo giallo, con mostre e filettature di panno giallo; pantaloni grigio-azzurro con pistagna gialla; cappello di tipo alpino con penna nera, coccarda tricolore sottoposta a fregio in metallo giallo consistente in uno scudo di Savoia sormontato da corona reale; distintivi di grado mod. 1862; spada con elsa in ottone dorato, fodero di cuoio nero con puntale in metallo giallo;

— *Ufficiale* (grande uniforme): giubba di panno verde scuro, a doppio petto, con due file di 7 bottoni in metallo giallo ciascuna, filettature e mostre a due punte al bavero di panno giallo; pantaloni di color celeste con banda di panno giallo; cappello di tipo alpino con penna (bianca per gli ufficiali superiori), distintivi di grado a V rovesciata in gallone dorato, fregio in oro e coccarda tricolore; distintivi di grado alle maniche mod. 1862; spalline come quelle dell'Esercito in metallo giallo e frangie in oro, sciabola con dragona e pendagli dorati.

Nella tavola del Cenni seguono i figurini dedicati alle varie uniformi del « *Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza* »: anche di questo benemerito Corpo è doveroso ricordare origini e storia.

Precedentemente al 1852 non esisteva nel Regno di Sardegna una forza organica, oltre al *Corpo dei Carabinieri Veterani* ed a quello dei *Carabinieri Reali*, cui fossero devolute speciali funzioni di polizia.

Le « *Guardie di Polizia* » e gli « *Apparitori di P.S.* » dai quali esse furono sostituite per effetto della legge 30 settembre 1848 (articoli 2 e 29), non avevano inquadramento ed ordinamento ben disciplinati e non rispondevano più alle sempre crescenti esigenze dei servizi di polizia e di ordine pubblico, sì che s'impose l'inderogabile necessità d'istituire un Corpo speciale, organicamente inquadrato.

A ciò provvede la legge 11 luglio 1852 « sull'organizzazione del personale e degli uffici dell'amministrazione della P.S. » in forza della quale ebbe appunto origine il « Corpo delle Guardie di P.S. ».

Esso ebbe i suoi primi reparti a Torino e Genova nel 1852 e venne esteso successivamente, con l'evolversi della situazione politica, a Milano nel 1856, negli ex Stati Parmensi nell'agosto dello stesso anno, in Sicilia nel 1877 (Corpo delle Guardie di P.S. a cavallo, in sostituzione delle Compagnie di Militi a cavallo, istituite da Garibaldi con decreto dittatoriale dell'8 giugno 1860), finchè dall'ottobre del 1880 al 1° agosto 1883, lo troviamo esteso in tutte le province italiane, ordinato in battaglioni dislocati in Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Torino e Venezia, con giurisdizioni interprovinciali.

Le finalità istituzionali del Corpo che appaiono stabilite nel R.D. 21 settembre 1854 e risultano pressochè immutate nei regolamenti successivamente emanati, consistevano:

« Nel mantenere l'ordine, la tranquillità e la sicurezza pubblica; nel vegliare sugli oziosi, vagabondi e mendicanti, donne di malaffare, giuocatori e recidivi; nella ricerca non interrotta dei malfattori di ogni genere seguendo attentamente ogni traccia indicante o valevole a far presumere reati; accorrere agli incendi ed altri simili avvenimenti rimarchevoli, provvedendo alle occorrenze nel miglior modo possibile ».

Il Corpo delle Guardie di P.S. a cavallo per le province siciliane aveva, a sua volta, il compito di « provvedere all'osservanza ed all'esecuzione delle leggi, nonchè al mantenimento dell'ordine e della sicurezza pubblica specialmente nelle campagne ».

Il « Corpo delle Guardie di P.S. » dipendeva nel suo complesso dal Ministero dell'Interno, dai superiori gerarchici e, per l'impiego, dagli ufficiali di P.S.

L'ordinamento comprendeva in un primo tempo soltanto compagnie e stazioni (R.D. 21 settembre 1854), poi compagnie e drappelli (R.D. 16 gennaio 1860) e successivamente battaglioni, compagnie, sezioni, brigate e sotto-brigate (R.D. 27 ottobre 1880).

La graduazione gerarchica era composta di ufficiali, sottufficiali, appuntati, guardie ed allievi.

Il reclutamento veniva effettuato a mezzo di arruolamento volontario ed agli aspiranti erano richiesti determinati requisiti di età, d'idoneità fisica, di statura, di stato civile e di condotta.

Il Corpo aveva una Scuola in Roma per l'addestramento degli allievi guardie e per i corsi allievi sottufficiali (RR.DD. 12 marzo 1886 e 25 febbraio 1882).

L'uniforme, che all'inizio era molto simile a quella della Guardia Nazionale, subì successive modifiche stabilite in appositi regolamenti e cioè il R.D.

16 gennaio 1860, il R.D. 21 novembre 1865, il R.D. 27 marzo 1877, il R.D. 27 ottobre 1880 ed il R.D. 11 agosto 1883.

Nel 1852 l'uniforme per gli ufficiali consisteva in una giubba di panno turchino scuro, a due petti, con doppia fila di sette bottoni ciascuna di metallo argentato lisci e semisferici, bavero con fiamme in argento, paramani mostruati con filettatura in scarlatta; pantaloni di panno lana turchino chiaro con doppia banda di color scarlatta; chepi di feltro ricoperto esternamente da una fascia di panno turchino scuro e chiuso superiormente da un tondo di tela nera verniciata, recante nella parte inferiore esterna una soprafaschia di marocchino nero verniciato e nella superiore i distintivi di grado consistenti in galloncini d'argento, sullo stesso chepi nappina sovrastante coccarda tricolore in seta e nel centro fregio del Corpo; spalline in lastra d'argento con frange; cinturino nero bordato di scarlatta e chiuso da placca argentata; cordoni bianchi intrecciati d'argento con doppia nappa; sciabola da fanteria con dragona dorata.

Nella tavola del Cenni sono raffigurate alcune uniformi del Corpo nel l'anno 1887 e precisamente quelle stabilite dal già citato R.D. dell'11 agosto 1883.

Il primo figurino riguarda un *Ufficiale dei Militi a cavallo in Sicilia* o, per meglio dire, un « Ufficiale del Corpo delle Guardie di P.S. a cavallo ». Eccone la descrizione in dettaglio: tunica a corte falde, di panno azzurro scuro, con goletta montante, aperta sul davanti ed ornata da un doppio fiocchetto in ricamo d'argento; cravatta di seta nera con orlo bianco; paramani foggianti a punta e distintivi di grado a tre ordini di spighetta d'argento, due file di otto bottoni lisci bombati in metallo bianco; cordoni a doppio fiocco e spalline a treccia in argento; pantaloni big, con doppia banda bleu-celestina; chepi con visiera orizzontale, distintivi di grado consistenti in galloni superiori, circolari in argento, nappa, cappietto e fregio in metallo argentato, coccarda tricolore; bandoliera e sciabola come gli ufficiali di cavalleria, con dragona e pendagli in oro.

Nella tavola, di fronte all'Ufficiale, sono raffigurati due « *Vice-Brigadiere di Pubblica Sicurezza* »: essi in effetti sono rispettivamente un « Vice-Brigadiere del Corpo delle Guardie di P.S. a cavallo » ed un « Vice-Brigadiere del Corpo delle Guardie di P.S. », entrambi in uniforme da parata.

Eccone, di seguito, le relative descrizioni:

— *Vice brigadiere delle Guardie di P.S. a cavallo*: tunica a corte falde, di panno azzurro scuro, con cordoncini di lana bleu-celestino alla goletta ed alle maniche, pantaloni bigi con banda bleu-celestina, con saccozze sul davanti foderate di pelle nera, inferiormente al ginocchio e nelle parti a contatto con la sella; chepi con nappina in lana turchina, gallone circolare della stessa, coccarda tricolore in pelle, cappietto e fregio in metallo bianco; bandoliera di cuoio nero con fibbie e guarnizioni in metallo bianco; cordoni

e spalline a treccia turchino-chiara; sciabola da cavalleria e dragona di carabiniere;

— *Vice-Brigadiere delle Guardie di P.S.*: tunica di panno azzurro scuro, a lunghe falde, con goletta montante con gallone in argento, con due file di 7 bottoni lisci, bombati in metallo bianco; pantaloni bigi con pistagno, amaranto; chepi con nappina in lana turchino chiara e gallone circolare d'argento ad occhio di pernice, coccarda tricolore e fregio in metallo bianco cordelline e nodi alle spalline in seta turchino chiara; distintivi di grado consistenti in un gallone a due righe ed uno ad una riga; cinturino in cuoio nero filettato di turchino-chiara, con fibbia in metallo, a cui era appesa sciabola-daga con fodero in cuoio nero e puntale in metallo bianco, dragona da brigadiere dei carabinieri.

Alle spalle del Vice-Brigadiere a piedi vi è, appena profilato, un « *Milite a cavallo* », o per meglio dire una « *Guardia di P.S. a cavallo* »: la sua uniforme era pressochè identica a quella già descritta del Vice-Brigadiere a cavallo, a parte i distintivi di grado.

Segue il figurino di un « *Milite a cavallo in tenuta di Città* » in cui è particolarmente caratteristico il fez di panno nero con fiocco bleu celeste senza cordone, fiocco che nel figurino non si nota.

L'ultimo figurino della tavola ritrae una « *Guardia Carceraria* » o, per essere più precisi, un « *Capo Guardia in grande tenuta* ».

Anche per le Guardie Carcerarie, date le benemeritenze del relativo Corpo, ritengo sia doveroso, oltre gli spunti uniformologici offerti dal figurino in esame, accennare parimenti alle vicende storiche.

Con R.D. 27 gennaio 1861 n. 4681 venne emanato un « *Regolamento generale per le Carceri* » in cui, tra l'altro, veniva disciplinata anche la parte relativa al « *Personale di custodia* » che risultava composto di *Capiguadiani*, *Sottocapiguadiani* e *Guardiani*; tale Regolamento veniva esteso, con R.D. 8 gennaio 1871 n. 3, alla Provincia di Roma.

Ben presto si manifestò però la necessità di rivedere e meglio regolamentare l'intera materia e, pertanto, con legge del 23 giugno 1873 n. 1404 (Serie 2^a), venne pubblicato un « *Riordinamento del personale di custodia delle Carceri e dei luoghi di pena* »; tale personale assumeva la nuova denominazione di « *Guardie Carcerarie* ».

Con successivo R.D. 27 luglio 1873 n. 1511 (serie 2^a) venne approvato il « *Regolamento relativo all'ordinamento del personale di custodia negli Stabilimenti carcerari* ».

Il corredo per l'uniforme delle Guardie Carcerarie venne stabilito con R.D. 17 agosto 1873 n. 1621 (serie 2^a) e precisamente:

— *tenuta ordinaria*: tunica di panno turchino misto, a bavero rovesciato, ad un petto e con una sola fila di 9 bottoni; pantaloni di panno bigio

chiaro; chepi di panno uguale a quello della tunica, fregiato di stemma di metallo bianco, coccarda tricolore e nappina di colore rosso cupo; guanti bianchi di cotone a maglia;

grande tenuta: come la precedente, oltre ad un pennacchietto di crine di colore rosso cupo, da innestarsi con apposita tulipa nella nappina dei chepi, nonchè due nodi di grosso cordone di lana di colore rosso cupo alle spalline della tunica;

— *tenuta di fatica per l'inverno*: giubba di panno bigio chiaro; pantaloni di panno bigio chiaro; berretto di fatica dello stesso panno con le iniziali G.C. in lana bianca, contornate da un fregio ricamato in lana di colore rosso cupo;

— *tenuta di fatica per l'estate*: giubba di tela olonina greggia; pantaloni della stessa tela; berretto di fatica come il precedente.

Il « *pastrano* », di panno bigio chiaro con cappuccio amovibile, faceva parte del corredo e ne veniva determinato l'uso a seconda delle stagioni e delle località.

La tunica, i pantaloni di panno, il pastrano, le giubbe, il chepi ed il berretto di fatica erano ornati con pistagne di colore rosso cupo.

I distintivi di grado delle Guardie Carcerarie consistevano:

— *Capi Guardia*: 1° in un galloncino tessuto in argento e seta rossa, di 16 mm di altezza, nella parte superiore del chepi e nella parte inferiore del berretto di fatica, 2° in galloni pure in argento e seta rossa, di 28 mm di altezza, ai paramani della tunica. Inoltre, le filettature del chepi, la tulipa che sorreggeva il pennacchietto, le lettere ed il contorno della nappina, le lettere iniziali ed il fregio del berretto di fatica erano in argento; i nodi alle spalline erano di cordone tessuto a fili d'argento e di un cordoncino di lana rossa;

— *Sotto-Capi Guardia*: 1° in un galloncino tessuto in lana bianca e rossa, di 10 mm di altezza, nella parte superiore del chepi e nella parte inferiore del berretto di fatica; 2° in galloni come quelli dei Capi Guardia ma di 15 mm di altezza, ai paramani della tunica. Le lettere della nappina erano contornate da un cordoncino di lana bianca; i nodi alle spalline erano come quelli delle Guardie con l'aggiunta di un cordoncino di lana bianca.

I Capi Guardia ed i Sotto-Capi Guardia erano armati di sciabola con dragona e le Guardie di daga. Per i Capi Guardia la relativa dragona era di lana rossa frammista a fili d'argento e per i Sotto-Capi Guardia di lana rossa e bianca.

Il cinturino delle Guardie e dei Sotto-Capi Guardia era di pelle di bufalo bianco con placca di ottone fregiata di Croce di Savoia in metallo bianco.

I Capi Guardia, invece, portavano un cinturino di marocchino bianco verniciato.

A tale tipo di uniforme vennero poi apportate, sia pure gradatamente, successive modifiche per cui il figurino della tavola del Cenni indossa un'uni-

forme di modello intermedio tra quella prevista dal già citato Regolamento del 1873 e quella che, invece, sarà stabilita con R.D. 6 luglio 1890 n. 7011.

In base a questo nuovo decreto la tunica ad un petto sarà definitivamente sostituita da una giubba a due petti, le filettature non saranno più colore rosso cupo ma turchino chiaro ed il pennacchietto del chepì verrà abolito.

Pertanto, il figurino della tavola del Cenni è di un periodo di transizione tra i due tipi di uniforme, giacchè, ha sì la giubba a due petti, ma essa ancora filettata di rosso cupo ed, inoltre, il chepì è ornato di pennacchietto.

La nuova uniforme risulterà dagli art. 88, 112 e 126 nonché dalla relativa Tabella E del predetto R.D. 6 luglio 1890 n. 7011 (serie 3^a) al titolo

Decreto che approva l'ordinamento degli Agenti di Custodia degli Stabilimenti carcerari e dei Riformatori governativi » ed in cui viene assunta dal Corpo la nuova denominazione di « *Agenti di Custodia* », in luogo di « *Guardie Carcerarie* ».

L'organico del Corpo veniva stabilito in 5353 uomini, suddivisi in *Agenti* per le Carceri comuni ed in *Sottocapi* per i Manicomi criminali e le Carceri minori. I gradi furono fissati in: *Comandante*, *Capo guardia*, *Sottocapo*, *Appuntato*.

La nuova uniforme comprenderà:

— *tenuta ordinaria*: giubba di panno bigio chiaro a due petti, con due file di 8 bottoni di metallo bianco bombati, bavero rovesciato, paramani a punta e spalline dello stesso panno, filettature di panno turchino chiaro; calzoni dello stesso panno, con filetto di panno turchino chiaro dell'altezza di 5 mm; chepì di panno turchino scuro con imperiale verniciato, visiera, soggolo e fascia alta 3 cm di cuoio verniciato, ornato su tre lati ed orlato di un cordoncino di lana turchino chiara, con occhielli ai due lati, coccarda nazionale, stemma in metallo bianco e nappina di lana turchina chiara; cravatta a sciarpa di tessuto a spiga in cotone bianco; guanti a maglia di cotone bianco;

— *tenuta festiva*: giubba di panno turchino scuro a due petti, con due file di 8 bottoni di metallo bianco bombati, bavero rovesciato, paramani a punta e spalline dello stesso panno, con filettatura di panno turchino chiaro; calzoni di panno grigio chiaro, con filettatura di panno turchino dell'altezza di 5 mm; chepì, cravatta e guanti come per la tenuta ordinaria; cordoni e nodi alle spalline;

— *tenuta di fatica invernale*: come quella ordinaria, eccetto il chepì che veniva sostituito da un berretto di panno turchino scuro con filettatura di panno turchino chiaro, soggolo e visiera di cuoio lucido e stemma in metallo bianco;

— *tenuta di fatica estiva*: giubba di tela olonina color bronzo chiaro della medesima foggia di quella di panno, senza filettatura; berretto come per l'invernale.

Il cappotto era di panno bigio chiaro, a due petti, con due file di 6 bottoni di metallo bianco bombati, bavero rovesciato, spalline dello stesso panno e filettatura simile a quella della giubba.

Per gli Agenti a cavallo tale cappotto doveva essere — precisa il Regolamento — « sufficientemente largo per poter col medesimo riparare anche il cavallo ». Per gli stessi Agenti a cavallo i pantaloni erano muniti di sottopiedi a fibbie ed avevano gambali di cuoio.

Tutti gli Agenti portavano sulle spalline, entro un disco di panno nero del diametro di 2 cm, il numero del Circolo al quale apparteneva lo stabilimento penale cui erano addetti: tale numero era alto 1 cm e ricamato in cotone giallo. Gli stessi Agenti portavano, inoltre, alle estremità del bavero della giubba e del cappotto il numero individuale di matricola loro assegnato dal Ministero, dell'altezza di 1 cm ed in metallo bianco.

Questo numero, progressivo per l'Agente di ogni Circolo, era progressivo completamente per tutti i graduati; esso per i Comandanti ed i Capiguardia, anzichè in metallo, era ricamato in argento.

I distintivi di grado erano i seguenti:

Appuntato: galloncino di lana bianca, alto 5 mm sul bavero della giubba e del cappotto;

Sottocapo: fregio sulle maniche della giubba e del cappotto, di spighetta intrecciata di seta bianca e turchina chiara; spalline di cordone simile, in luogo di quelle di panno;

Capoguardia: fregio come il precedente in spighetta intrecciata d'argento e di seta turchina; spalline di cordone simile, in luogo di quelle di panno;

— *Comandante*: fregio come il precedente in spighetta tutta d'argento; spalline di cordone simile, in luogo di quelle di panno.

I Comandanti, i Capiguardia ed i Sottocapi portavano nella parte superiore del chepì ed in quella inferiore del berretto un giro di spighetta simile a quella delle maniche della giubba e del cappotto.

La nappina, i cordoncini del chepì, i cordoni per le contospalline, i nodi per le spalline e le dragoni per le sciarole erano rispettivamente di seta turchina chiara con fili di seta bianca per i Sottocapi, con fili d'argento per i Capiguardia e completamente d'argento per i Comandanti.

Lo stemma del berretto per i Capiguardia ed i Comandanti, anzichè in metallo, era ricamato in argento.

Era, inoltre, concesso uno speciale *Distintivo di merito*, già previsto dall'art. 103 del Regolamento del 27 luglio 1873; tale distintivo, in conformità all'art. 7 del R.D. 17 agosto 1873 n. 1621, era costituito in « un fregio di lana rossa per le semplici Guardie e Sotto-Capi Guardie, e d'argento per i Capi, da collocarsi agli angoli inferiori del bavero della tunica e della giubba, in mezzo al quale viene apposto un numero di metallo bianco corrispondente al distintivo ottenuto ». In base a quanto stabilito dalla già citata Ta-

bella E allegata al R.D. 7 luglio 1890 n. 7011 tale distintivo divenne un « galoncino d'argento, alto 5 mm, da fissarsi alla metà della parte superiore della manica sinistra ».

L'armamento, l'equipaggiamento e le buffetterie in dotazione agli Agenti di Custodia erano i seguenti:

— *Agenti a piedi*: moschetto *Wetterly* o *Remington* con daga o sciabola baionetta; sciabola lunga da sottufficiale per i Capiguardia ed i Sottocap da ufficiale con impugnatura senza guardia per i Comandanti; giberna di cuoio lucido nero; cinghie per moschetto di cuoio naturale; cinturino con borsa di cuoio nero; i cinturini per i Comandanti, Capiguardia e Sottocap erano di cuoio lucido trapuntati di seta turchina chiara;

— *Agenti a cavallo*: moschetto *Remington*; sciabola di cavalleria di piccolo modello e cinturino relativo di cuoio nero; rivoltella d'ordinanza con fondina di cuoio da fissarsi al cinturino; sella completa; gualdrappa di panno bigio orlata di turchino chiaro; coperta di lana bigia; bisaccia di lana per sella; correggie reggicappotto a due fibbie; testiera per cavallo, pettorale briglie, morso, filetto ed accessori; speroni.

Il corredo di ogni Agente comprendeva anche una stecca in legno per lustrare i bottoni ed una cassetta di legno-noce ferrata; gli Agenti a cavallo avevano, inoltre, due grembiuli di rigatino per la pulizia, una striglia, una spazzola, un paio di ginocchielli, una spugna, un pettine di ferro ed un paio di forbici.

A conclusione si ricorderà che con R.D. 24 marzo 1907 n. 150 il Corpo degli Agenti di Custodia ebbe un successivo Regolamento e così pure con i RR.DD. 23 dicembre 1920 n. 1921 e 30 dicembre 1937 n. 2584; infine con Decreto Legislativo Luogotenenziale 21 agosto 1945 n. 508 il Corpo ottenne, in riconoscimento dei suoi specifici compiti, organizzazione, uniforme ed equiparazione agli Agenti di P.S.: l'art. 23 di tale Decreto concedeva al Corpo una propria Bandiera.

Terminano così queste annotazioni ed osservazioni alle 12 tavole di uniformi di Quinto Cenni: è stata una rievocazione di tempi ormai alquanto lontani, di quella cioè che, anche per l'uniforme, può definirsi, sotto certi aspetti, la cosiddetta « belle époque ».

Ai primi del secolo che poi verrà, l'uniforme scura, con quanto essa conservava di ottocentesco, scomparirà per cedere il posto al grigioverde che diverrà glorioso sul Carso, sul Piave ed a Vittorio Veneto ma che segnerà, inesorabilmente, il tramonto di quello che si definiva il « fascino » dell'uniforme. Un fascino che oggi si cerca, giustamente, di ripristinare almeno in parte, ricollegandosi alle tradizioni che, anche dal lato uniformologico, furono per il nostro Esercito e per le nostre Forze Armate in genere un vanto e spesso un privilegio.

Gen. C. A. GIUSEPPE MOSCARDELLI

Cesare dice...

UNA LETTURA DEL BELLUM GALLICUM

PARTE TERZA

“ FREME LA GALLIA... ”

MCMLXXI

Cap. VI. - AMBIORIGE

(continua anno 54 avanti Cristo)

OTTO LEGIONI OTTO PRESIDII

SICCITÀ E REGICIDIO.

Tirata in secco la flotta e chiuso il concilio dei Galli a Samarobria — il concilio annuale, a fine d'ogni stagione operativa, per questioni prevalentemente amministrative — *Cesare fu costretto, coactus est, a fissare gli alloggiamenti invernali in modo diverso dagli anni precedenti e distribuir le legioni tra un maggior numero di popoli.*

Un più largo decentramento invernale dovuto al fatto che quell'anno i Galli, per la generale siccità, propter siccitates, era stato scarso il raccolto del frumento.

Finora l'esercito ha svernato o quasi riunito o a grossi blocchi o comunque in aree non sì vaste da impedire ai presidii reciproco soccorso; quest'anno invece, l'esigenza logistica è anteposta, ora vedremo in qual misura, al consueto criterio di sicurezza.

Non sappiamo quale umore i principes della Gallia, anche i non sequaci, poterono portare nel Concilio di Amiens. Sottterraneo scontento per le imprese in Britannia a spese, anch'esse, della Gallia? animi turbati dal fantasma di Dumnorige? le solite lamentele per la gravità dell'onere quando più legioni svernavano a carico di un solo o di ristretto numero di popoli? Forse, ciascuno esagerando sulla scarsità del proprio raccolto, tentarono di riversare l'uno sull'altro il peso, che non era poi fatto di solo grano, delle guarnigioni romane.

Ma anche se esagerazione vi fu, argomenti e prove dovettero essere tali che Cesare fu costretto, coactus est, a prenderne atto e a decidere in conseguenza.

Distribuì le otto legioni (la cavalleria — quella che non veniva rinviata ai propri paesi in consueto congedo invernale — suddivise, sembrerebbe, in aliquote di varia entità, al seguito di ciascuna legione) distribuì dunque le otto legioni in otto presidii che noi qui indicheremo col nome del rispettivo comandante:

— Presidio Caio Fabio: una legione l'affidò al Legato Caio Fabio con l'incarico di condurla nel paese dei Morini. Truppe che avrebbero preso stanza nella zona di Saint Pol (1);



Fig. 17. - Approssimativa dislocazione degli otto presidii.

— Presidio Quinto Cicerone: un'altra legione al Legato Quinto Cicerone per il paese dei Nervii. Zona di Charleroi (2);

— Presidio Lucio Roscio: una terza a Lucio Roscio per il paese degli Eburii. In Normandia: zona di Sées (3);

— Presidio Tito Labieno: a una quarta legione, al comando del Legato Tito Labieno, ordinò di svernare fra i Remi, al confine dei Treveri. Zona di Mouzon (4).

Tre legioni collocò nel paese dei Belgi:

— Presidio Marco Crasso (fratello di Publio il « celere » distintosi ad Epfig e in Aquitania): una legione. Zona di Froissy (5);

— Presidio L. Munazio Planco: una legione. Zona di Soissons (6);

— Presidio Caio Trebonio: una legione. Zona di Amiens (7).

In Amiens, ossia Samarobria, — e questo potremmo accoglierlo per certo — risiedeva Cesare e, diremmo oggi, il quartier generale dell'esercito.

Siamo, così, all'ottavo e ultimo presidio.

Presidio Quinto Titurio Sabino: *una legione* — quasi reclute: *e delle ultime arruolate oltre Po* — e cinque coorti (tratte, quasi certamente da cinque legioni di anziani), *le inviò nel paese degli Eburoni, che per massima parte abitano fra Mosa e Reno*, inter Mosam ac Rhenum, e *che erano sotto il governo di Ambiorige e Catuvolco. A capo di queste truppe* (raggiungevano la forza di una legione e mezza, più, come poi apparirà, un'aliquota di cavalleria) *pose i Legati Quinto Titurio Sabino e Lucio Aurunculeio Cotta*. Truppe che si sarebbero stabilite a occidente della Mosa, nella zona di Tongres, nord-ovest di Liegi (8).

E' questo l'unico presidio che ha due comandanti di pari rango, due Legati, gli stessi che l'anno scorso, durante la prima spedizione in Britannia, comandarono la forte colonna che doveva portarsi contro i Menapii: Quinto Titurio Sabino, che già conosciamo si può dire da vicino, e Lucio Aurunculeio Cotta, di cui abbiamo sentito parlare una sol volta nell'inseguimento dell'esercito in dissoluzione della coalizione belga.

Quattro presidii — Fabio, Trebonio, Crasso, Planco, — che possono in breve portarsi reciproco soccorso, dislocati come sono a distanze non eccessive l'uno dall'altro. E Cesare, inoltre, — supposto ad Amiens col presidio Trebonio — è nelle condizioni di poter riunire le quattro legioni, metà dell'esercito, in due tre giorni e muoverle in qualunque direzione.

Il problema logistico è perciò qui risolto senza offesa alla sicurezza.

A occidente, invece, in Normandia, predomina incontrastata l'esigenza logistica: il presidio Roscio è lontano, in linea d'aria, circa centottanta chilometri dal presidio Trebonio, vale a dire da Amiens; distanza che tradotta in percorrenza effettiva comporterebbe almeno una settimana di normali marce consecutive.

Più complicata è la situazione a oriente, dove soprattutto ci occorre fermare l'attenzione.

A oriente, i tre presidii — Cicerone, Labieno, Sabino — sono molto distanti dalle quattro legioni che formano il nucleo centrale, e sono anche notevolmente distanti fra loro: da Labieno a Cicerone, oltre ottanta chilometri; altrettanto da Cicerone a Sabino; oltre centodieci da Sabino a Labieno: e calcoli, tutti, in linea d'aria.

Parecchi giorni di marcia, perciò, nel caso che qualcuno di questi tre presidii volesse ripiegare sul nucleo centrale o l'uno sull'altro.

Il presidio più lontano dal quartier generale dell'esercito, cioè da Amiens, è quello di Titurio Sabino, supposto in quel di Tongres: oltre duecentotrenta chilometri in linea d'aria.

Sicché anche qui a oriente, come a occidente, predomina incontrastata l'esigenza logistica.

Cesare dice: « *Distribuite a questo modo le legioni, ritenni di aver ben rimediato alla deficienza di grano* ».

Un decentramento che assicura l'ottimo approvvigionamento, e con una certa larghezza, a ciascun presidio; che dispensa quasi del tutto la Celtica, che aveva solo il presidio Roscio, dall'onere invernale; che alleggerisce, suddiviso com'è in sette presidii, il peso venuto a cadere tutto sulle spalle della Belgica.

Dice: « *... Del resto, i quartieri d'inverno di tutte le legioni — tranne quella che Lucio Roscio doveva condurre in regione completamente pacificata e quieta, pacatissimam et quietissimam, — erano contenuti in cento miglia* ».

Cento miglia romane: circa centocinquanta chilometri.

Escluso pertanto il presidio supposto a Sées, il dato potrebbe significare che i sette presidii erano contenuti in un perimetro dal raggio di centocinquanta chilometri: fra i presidii più lontani, pertanto, agli estremi del diametro, poteva intercorrere la distanza massima, sul terreno, di circa trecento chilometri; potrebbe significare che i sette presidii, per quanto largamente disseminati, erano lontani l'uno dall'altro, al massimo, centocinquanta chilometri; potrebbe significare...

Quali che siano le interpretazioni, l'espressione *milibus passuum centum continebantur*, erano contenuti in cento miglia, non è più, oggi, chiara.

Poca chiarezza che ha fatto sospettare Cesare a corto di argomenti per giustificare di essersi questa volta fatto prendere un po' troppo la mano da considerazioni di natura politica a danno della ragione militare.

Perché dispersione, senza dubbio, vi fu; rilevabile anche se, anziché a città (tutte e otto, s'intende, ipotetiche), ci riferiamo alle regioni ove risiedevano i sei popoli nominati: dalla Normandia degli Esubi al paese di Calais dei Morini; dalle contrade belgiche della Somme, dell'Oise, dell'Aisne, alle Ardenne; dalla Sambre dei Nervii alla Mosa degli Eburoni. Più dispersione di così?

Cesare non avrebbe dunque trovato di meglio che una frase sibillina per allontanare da sé, almeno in parte, la responsabilità della sciagura che sta per abbattersi su una parte dell'esercito?

Potrebbe anche darsi che fosse così; se però si riuscisse a dimostrare — ma non ci sembra che si possa — che la causa diretta, determinante, della sciagura sia stata la dispersione dei presidii.

Dice: « *Intanto decisi di trattenermi in Gallia sino a quando non avessi saputo le legioni giunte a destinazione e compiuta la fortificazione dei campi, legiones collocatas munitaque hiberna* ».

Decise di non partire per l'Italia sino a quando le legioni non avessero superato la crisi di sì vasto e contemporaneo movimento.

Solo se attaccate in marcia, isolatamente, le legioni avrebbero potuto correre serio pericolo; ma protette dalle fortificazioni del campo, nessuna forza esisteva in Gallia che potesse, salvo gli arcani del caso, sopraffarle rapidamente con attacco o assedio.

Solo uno dunque il punto debole: la crisi, per diversi giorni, del movimento. Superata tal crisi, non c'era più nulla da temere; se così, in faccende specialmente di guerra, si può mai dire.

La crisi però del movimento avrebbe trattenuto Cesare in Amiens sino alla sua risoluzione, solo temporaneamente, fu invece un regicidio, non sappiamo se e quanto sospettato, che lo distolse del tutto dal lasciare la Gallia e portarsi in Italia, come al solito, per tutta la stagione invernale.

C'era fra i Carnuti un uomo di alti natali, a nome Tasgezio, i cui maggiori — il padre il nonno il bisnonno o quale altro più lontano avo? — avevano regnato sul loro popolo.

Cesare dice: « *A costui avevo ridato il posto dei suoi antenati* ».

Un altro re per decreto repubblicano.

Gli aveva ridato il posto dei suoi avi per il suo valore e per la devozione a lui, e, soprattutto, per l'opera preziosa da quel signore prestatagli in tutte le guerre: l'innalzamento di quest'uomo al trono non segnava dunque riparazione a legittimismo offeso — come il richiamo ai suoi alti natali avrebbe potuto anche far credere — bensì riconoscimento di lunghe benemerenze collaborazionistiche.

E Tasgezio era già nel terzo anno di regno (perciò salito al trono, come Commio, dopo la guerra belgica), *allorché i suoi avversari personali, inimici, — che collaborazionisti certo non erano — anche con l'aperta approvazione di molti di quel popolo — uno scoppio d'anticollaborazionismo alla luce del sole? — lo uccisero.*

Il fatto è annunziato a Cesare.

Il quale dice: « *Poichè temevo che, per il gran numero delle persone compromesse, tutto il popolo, da esse istigato, si ribellasse, ordinai a Lucio Munazio Planco di partire subito dal Belgio, con la sua legione, per il paese dei Carnuti e quivi svernare. Munazio Planco doveva inviarmi, arrestandoli tutti coloro che gli risultassero implicati nell'uccisione di Tasgezio* ».

In questa circostanza, ci voleva un militare energico che fosse nel contempo un politico: e il Legato Lucio Munazio Planco (fra dieci anni sarà Console) fu il prescelto.

Una variante, perciò, al quadro della dislocazione dei presidi: la legione di Munazio Planco da Soissons (6) si porterà nella città principale, è da supporre, dei Carnuti: a Orléans, l'antica Cénabo.

Sicché il nucleo centrale delle forze più prontamente riunibili si ridurrà a tre legioni.

I Carnuti: grande popolo celtico della Loira, fra Blois e Sully, nonché delle vecchie regioni francesi della Beauce e del Perche, giungente alla Senna in quel di Mantes.

Il territorio dei Carnuti (notizie che non possiamo non anticipare tanto ci sembrano indisgiungibili dal caso Tasgezio) *era considerato il centro geografico di tutta la Gallia, quae regio totius Galliae media habetur.* Il cuore, diremmo meglio, di tutta la Gallia: *chè proprio colà, nelle terre dei Carnuti, in un certo periodo dell'anno, i Druidi si riunivano in luogo consacrato, in loco consecrato, dove, da ogni parte della Gallia, undique, convenivano tutti coloro che, dovendo risolvere qualche loro grossa contesa, si affidavano al giudizio e obbedivano alle decisioni di quei sacerdoti.*

Fra i Carnuti, dunque, la città santa dei Galli e il consesso annuale delle più alte potestà religiose, alle quali potevano essere rivolte, superando i poteri civili dei singoli popoli, supreme istanze giudiziarie.

Sentomo inquietante, perciò, che il regicidio, questo affronto personale a Cesare, sia avvenuto proprio fra i Carnuti; e più inquietante il fatto che Cesare avesse imposto un re proprio ai Carnuti.

Il potere religioso dei Druidi, dapprima favorevole (Diviziaco era druida), gli è ora ostile?

Dice: *Frattanto fui informato da tutti coloro a cui avevo affidato le legioni che erano state raggiunte le località degli alloggiamenti invernali e che i campi erano stati fortificati* ».

Ma a causa del regicidio, ripetiamo, da Amiens non si mosse. Il che, sebbene attraverso lunghe e convulse complicazioni, sarà la sua salvezza.

TONGRES

« TUM SUO MORE CONCLAMAUERUNT . . . ».

Circa quindici giorni dopo l'arrivo delle legioni nei quartieri d'inverno (le più lontane vi giunsero forse ai primi di ottobre) scoppiò un'improvvisa rivolta per opera di Ambiorige e Catuvolco.

Si ribellarono dunque i due re degli Eburoni, presso i quali trovatisi il presidio di Titurio Sabino e Aurunculeio Cotta che ci è sembrato il più lontano dal quartier generale di Amiens; e pertanto il più avanzato, si aggiunga, rispetto al Reno, che dista da Tongres un centinaio di chilometri.

Gli Eburoni erano un popolo germano-celtico con sede sulle due rive della Mosa — zone di Tongres e di Verviers — e giungevano, pare, sino al

Reno di Colonia. Le prime notizie su di loro le avemmo tre anni or sono dagli ambasciatori dei Remi, i quali riferirono a Cesare che essi appartenevano a un complesso di popoli minori ancora denominati Germani.

Dopo gli Aduatuci, s'è dunque ribellato a Roma ancora un popolo tuttora chiamato germanico dagli stessi Galli.

Ambiorige e Catuvolco, dopo che s'erano presentati, sul confine del loro regno, a Sabino e Cotta, e dopo che avevano fatto portare il grano negli alloggiamenti romani

Compirono due atti che certamente crearono distensione e fiducia verso di loro nei comandanti romani: i Legati si ebbero il benvenuto al confine da due re anche se di rustica progenie e la consegna dello stabilito quantitativo di grano quasi contemporaneamente all'arrivo delle truppe.

Un due settimane perciò di pace autunnale in cui i Romani ebbero modo, con larghezza, di fortificare il campo e in cui radio Tongres avrebbe potuto lanciare ogni giorno a radio Amiens il classico « niente di nuovo ».

Senonchè, dopo circa due settimane, *Ambiorige e Catuvolco, spinti da messaggi del treviro Induziomaro, Indutiomari Treveri nuntiis impuls.*

Rivolta che perciò non è fatto isolato: proviene da un'intesa con un altro popolo renano, i Treveri, con gli Eburoni confinante; proviene da quell'Induziomaro che arde di odio contro Roma ora che ha dovuto a Cesare dare in ostaggio suo figlio, e suo genero Cingetorige, da Cesare protetto, tende a togliergli favore e potere nel suo stesso paese.

Ambiorige e Catuvolco spinti da Induziomaro, . . . sollevarono il loro popolo e subitamente sopraffatti i « lignatores » — le corvé romane sparse nei boschi per la raccolta di legname per i vari usi — marciarono con grandi forze contro il campo romano. Ma avendo i Romani rapidamente preso le armi e occupato gli spalti, e avendo i cavalieri spagnuoli (Cesare racimolava cavalleria ovunque potesse), con una sortita da una porta, riportato la mezza in uno scontro equestre con l'avversario, gli Eburoni, considerata fallita l'impresa, desistettero dall'attacco.

Per qual motivo Ambiorige e Catuvolco tentarono il colpo quindici giorni dopo l'arrivo della guarnigione, quando il campo era già in piena efficienza? un'attesa per associarsi simultaneamente alla ribellione di altri popoli?

Gli Eburoni, comunque, subito dopo il fallito attacco, forse a solo qualche ora, si rifecero vivi.

Poi, secondo consuetudine gallica, alzarono alte grida, tum suo more conclamaverunt . . .

Voci sorsero qua e là intorno al campo romano chiedenti qualche cosa.

Romani, ascoltate! *Qualcuno tenga fuori a parlamentare! Abbiamo qualche cosa di importante da dire nell'interesse nostro e vostro! Non siamo vostri nemici: abbiamo fi lucia di attutare, con un abboccamento, i nostri dissensi!*

Richieste rumorose, fatte a nome di uno dei due re, come fra poco risulterà.

I Legati Titurio Sabino e Aurunculeo Cotta — non sappiamo se concordemente o per sopravvento di volontà o di autorità dell'uno sull'altro — dettero ascolto a quelle voci; aderirono all'invito.

Si mandano a parlamentare un Caio Arpincio, cataliere romano e amico di Titurio Sabino, familiaris Q. Tituri, e un certo Quanto Giunio, spagnuolo, — un romanizzato, evidentemente — che aveva già avuto occasione, per incarico di Cesare, missu Caesaris, di andare più volte da Ambiorige.

Si mandano cioè a parlamentare due civili invece che due militari; di cui uno, il più importante, romano, ma probabilmente solo uomo d'affari, e l'altro, interprete e intermediario, provinciale.

Che i due Legati ritenessero quella barbarica richiesta di natura meramente amministrativa, una delle solite beghe degli indigeni?

Ma quale ne fosse la natura, colpisce, e non si può passare senza contestazione, quel loro invio di parlamentari, anche se non di militare qualificazione, sì immediato o, per meglio dire, sì di fretta. L'attacco al campo proditorio, dopo le regali accoglienze al confine — c'era pur stato, e i lignatores, carne viva dell'esercito anche se ausiliari o servi, erano pur stati accoppiati.

Due Legati usciti vincitori dal recente fatto d'arme e comandanti di campo per gli Eburoni inespugnabile sono proprio loro che, su anonime voci, inviano parlamentari invece di pretendere che il nemico li invii a loro.

Negli offesi e più forti un non raffrenato desiderio di ascoltare la parola dell'offensore.

Ecco quel che disse re Ambiorige giunto che fu presso i parlamentari (era dunque a pochi passi dal campo, e certo animatore lui del coro che abbiamo appena ascoltato): « Io riconosco che sono gran debitore di Cesare per i benefici che da lui ho ricevuti. Dico infatti a Cesare se sono stato liberato dal tributo che da tempo pagavo ai miei confinanti Aduatuci, dico a Cesare se mi sono stati resi mio figlio e un figlio di mio fratello, et filius et fratris filius, che, consegnati agli Aduatuci come ostaggi, furono da questi tenuti in servitù e catene. Allora perchè — mi direte — hai compiuto atti ostili contro Cesare? In quanto all'attacco al vostro campo, nè per iniziativa nè per volontà mia ho fatto ciò: io ho dovuto subire la volontà del mio popolo, sed coactu civitatis. Questo infatti il sistema di governo che vige presso di noi: quanta è l'autorità mia sul popolo, altrettanta è l'autorità del popolo su di me. E per il mio popolo, poi, la cagione che lo ha spinto alla guerra è stata questa: esso non ha potuto esimersi di fronte a una rivolta subitanea dei Galli, quod repentinae Gallorum coniurationi resistere non potuerit. E che ciò sia vero te lo dimostra all'evidenza la pochezza della mia potenza; non sono un inesperto

sino al punto di illudermi di poter vincere il Popolo Romano con le sole mie forze. Si tratta invece di un piano comune alla Gallia intera, sed esse Gallia commune consilium: e proprio oggi è il giorno stabilito per l'attacco a tutti i quartieri invernali di Cesare, omnibus hibernis oppugnandis hunc esse diem, in modo che nessuna legione possa aiutare l'altra. Sono certo della vostra comprensione in questa delicata faccenda: non è facile a Galli dire di no a Galli, non facile Gallos Gallis negare potuisse, specialmente quando appare che il progetto in atto sia inteso a riconquistarci, a tutti, la libertà, da recuperanda communis libertate. E perciò, ora che ho adempiuto i miei doveri verso i Galli, — con l'attacco, stamane, al vostro campo — posso pensare ai miei obblighi di riconoscenza verso Cesare: avverto e supplico Titurio, monere orare Titurium, per i rapporti di ospitalità che ci legano, pro hospitio, di provvedere alla salvezza sua e dei suoi soldati, suae ac militum salutis. Un gran numero di Germani è stato assoldato e ha passato il Reno, magnam manum Germanorum Rhenum transisse: moltitudine che sarà qui fra due giorni, biduo. Sta a voi ora decidere — prima che i popoli confinanti ne abbiano sentore — se far uscire le vostre forze dal campo e condurle presso Cicerone o condurle presso Labieno (il primo è lontano da voi una settantina di chilometri, il secondo, poco più). Prometto e garantisco con giuramento iure iurando confermare, libero e sicuro il passaggio attraverso il territorio del mio paese, tutum iter. E così facendo avrò soddisfatto all'interesse del mio popolo che sarà liberato dal peso degli alloggiamenti e mostrato la mia riconoscenza a Cesare. —

Ciò detto, Ambiorige si allontanò.

Secondo re Ambiorige, appena il tempo, e poco, — se però i confinanti non se ne accorgono e se le forze romane riescono a unirsi in tempo a un altro presidio — per scansare una sciagura.

Discorso poco allegro: ma con logica aperta e diritta, da galantuomo.

« MAGNAQUE EXISTIT CONTROVERSIA ».

Arpineio e Giunio, i due parlamentari, riferirono ai Legati — ma è Titurio, come abbiamo notato, che Ambiorige considera comandante del presidio — quello che avevano udito.

I Legati, turbati (entrambi, si noti) da sì subitaneo mutamento di cose, illi repentina re perturbati, pensarono che, quantunque tali notizie venissero da nemici non erano da trascurarsi, non neglegenda; tanto più essendo quasi inconcepibile che un popolo debole e senza prestigio, come gli Eburoni, civitatem ignobilem atque humilem, avesse osato far guerra di sua iniziativa al Popolo Romano.

L'intensità del turbamento poté anche dipendere dal loro stato d'animo al momento in cui erano giunti a Tongres; dall'idea cioè che si erano for-

mata della reale situazione politica in Gallia. Quali notizie o dicerie avevano direttamente raccolte dai diversi popoli durante la lunga marcia? paventavano possibile e imminente una rivolta generale? come sopportavano la soluzione logistica che aveva addossato a loro la responsabilità del presidio più avanzato rispetto al Reno?

Pertanto, a cagione del turbamento da cui erano stati presi, i Legati portano la questione in consiglio, ad consilium rem deferunt...

Una convocazione che, stante la presunta o reale situazione, — e stante il numero e la qualità, come ora sentiremo, dei partecipanti — veniva ad assumere tutti i caratteri del consiglio di guerra, che è provvedimento, sempre, di per sé allarmante.

I Legati dunque portano la questione in consiglio, .. dove però sorge fra loro due grave contrasto, magnaue inter eos existit controversia.

La convocazione del consiglio potrebbe del tutto attribuirsi all'intento dei due Legati di associare meglio a sé il pensiero e l'animo dei maggiori comandanti in una situazione che avrebbe potuto precipitare a distanza di ore; potrebbe significare la ricerca di un compromesso, essendosi il contrasto fra Titurio e Cotta, ancora cortese ma irriducibile, manifestato subito; potrebbe infine significare che nessuno dei due Legati godeva — per età per grado per anzianità per prestigio — di una ben definita autorità sul collega.

Tre anni or sono, ci fu un altro memorabile consiglio di guerra tenuto dal Legato Servio Galba a Martigny: questo di Titurio e Cotta avviene però in una situazione opposta a quella di Galba. A Martigny, quel mattino, tutte le circostanti e sovrastanti alture apparvero occupate da nemici, ma qui i nemici dove sono?

« ARDERE GALLIAM... ».

Il Legato Cotta e parecchi tribuni e centurioni più anziani espressero, nel consiglio, le seguenti opinioni.

Che non si dovesse prendere alcuna decisione affrettata e tantomeno abbandonare il campo senza ordine di Cesare, neque ex hibernis iniussu Caesaris discedendum. Che già allo stato attuale delle fortificazioni si sarebbe potuto resistere a qualsiasi numero di Germani. Ne avevano già la prova: s'era resistito validamente al primo attacco del nemico, infliggendogli gravi perdite. Che le protiste di grano non destavano preoccupazioni, e intanto, — prima che si esaurissero le esistenti — e dai vicini presidii e da Cesare sarebbero venuti aiuti. Infine: che ci poteva essere di più sconsiderato e riprovevole, quid esset levius aut turpius, che prendere una decisione di tanta importanza su parere di nemico, auctore hoste?

Il richiamo agli ordini di Cesare e, più specialmente, quest'ultimo punto che insinuava troppa arrendevolezza ad Ambiorige offendevano, evidentemente, la sensibilità militare di coloro che già si erano dichiarati sostenitori dell'abbandono di Tongres.

Contro tali opinioni, — espresse da Cotta e da quanti altri la pensavano come lui — *rispose gridando Titurio*, Titurius clamitabat: — *Sarà troppo tardi per agire allorché le forze nemiche, con l'arrivo dei Germani adiunctis Germanis, si saranno accresciute e ai presidii a noi vicini sarà toccata qualche sciagura! Il tempo a nostra disposizione per una decisione è breve, brevem consulendi esse occasionem. Io ritengo Cesare già partito per l'Italia, Caesarem arbitrari profectum in Italiam: altrimenti — con Cesare in Gallia? — nè i Carnuti avrebbero preso l'iniziativa di uccidere Tasgete nè gli Eburoni sarebbero venuti all'attacco del campo con tanto disprezzo di noi, tanta contemptione...*

Disobbedienza agli ordini? attesa di ordini? Ispiratevi piuttosto al coraggio dell'iniziativa là dove, come in questo caso, il tempo stringe e il capo è assente.

— ... *Io non bado a ciò che suggerisce il nemico, ma ai fatti, non hostem auctorem sed rem spectare. Ed ecco i fatti: il Reno è vicino, subesse Rhenum e i Germani sono inaspriti per la morte del loro Ariovisto, magno esse Germanis dolori Ariovisti mortem (veniamo così a sapere che Ariovisto ha sopravvissuto un quattro anni al disastro di Epfig), e per le nostre precedenti vittorie su di essi. E la Gallia? Freme la Gallia, ardere Galliam, per essere stata ridotta dopo tante umiliazioni, tot contumeliis acceptis, sotto il potere del Popolo Romano, privata ormai della gloria militare di un tempo. Infine, che le cose stiano come a me sembrano basti a dimostrarlo questo argomento: chi di noi potrebbe credere che Ambiorige, se non fosse stato sicuro del fatto suo, sine certa re, si sarebbe deciso a un passo simile?*

Colpisce la dichiarazione che la Gallia non ne può più per le tante angosce subite, tot contumeliis acceptis: parole gravi in bocca a un Legato. Le avrebbe pronunciate, in pubblico, se le avesse ritenute solo frutto di sua personale opinione?

— ... *Ciò che io propongo* — abbandono immediato di Tongres per unirvi al presidio più vicino — *offre in ogni caso sicurezza. Se la situazione non è grave, — e riteniate infondati i fatti che ho addotti — ebbene, raggiungeremo senza alcun pericolo, felicemente, la legione più vicina; se, invece, la Gallia intera è d'accordo con i Germani, in tal caso, la nostra salvezza è nell'immediato trasferimento, unam esse in celeritate positam salutem. La proposta di Cotta e degli altri dissenzienti quali prospettive presenta? Se non un pericolo immediato, — perchè può anche darsi che il nemico non ci salti addosso così presto — se non dunque un pericolo immediato, l'assoluta certezza però di un lungo assedio e della fame, at certe longinqua obsidione fames esset timenda. —*

Titurio e Cotta, due ufficiali dello stesso rango e grado; ma che appaiono due mentalità assai differenti: due uomini, si direbbe, di diverso livello intellettuale e forse anche sociale. Cotta, — la cui opinione fa tutt'uno con quella dei centurioni — restio a trasgredire un ordine, orgoglioso di fronte ai capi indigeni che ritiene senz'altro nemici, sembrerebbe il « troupiér » di tutti i tempi. I suoi argomenti sono dello stampo di sempre, regolamentari: efficienza della fortezza, consistenza dei viveri, cooperazione fra un presidio e l'altro, intervento immancabile del comando superiore. Prevalentemente politiche invece, e di respiro più ampio, le argomentazioni di Titurio Sabino. Per costui la Gallia è in aperto dissidio con Cesare, donde il riflusso dei Germani, il regicidio, la temerità degli Eburoni. La sua conclusione scaturisce dunque da un più complesso ordine di cose rispetto a quello, che poteva sembrare alquanto inerte, di Cotta.

Dopo la discussione di ambedue le proposte, siccome Cotta e i centurioni più anziani tenevano duro, acriter, sulla loro, Sabino disse, ma alzando la voce, et id clariore voce, per essere udito da gran parte dei soldati, ut magna pars militum exaudiret...

Consiglio di guerra senza garanzie di segretezza; la truppa magari affollata poco lontana dai disputanti e partecipe, anche se muta, del pro e contro.

Titurio alzò la voce. Forse perchè contrariato dal trovarsi in palese minoranza; forse anche perchè esasperato dall'accanita contraddizione là dove invece il suo ascendente sui presenti, presunto o effettivo, si aspettava, anche fra i contrasti, rispettosa acquiescenza.

Gridò dunque Titurio Sabino. — *Abbiatela tinta, se così volete, vincite si ita vultis! fra voi, ex vobis, non sono proprio io, neque is sum, colui che più si spaventa della morte! qui gravissime mortis periculo terrear. Ma costoro (additando i soldati) sapranno giudicare!, hi sapient; e chiederanno conto a te (additando Aurunculeo Cotta) della stentura che potrà capitarvi. Se tu lo volessi, si per te licet (importante: nessuno dei due aveva dunque sicura autorità sull'altro), costoro (ancora i soldati) uniti fra due giorni (riteneva accettabili le distanze di Cicerone e Labieno segnalate da Ambiorige), ai compagni dei vicini presidii, sosterebbero insieme la sorte della guerra e non sarebbero costretti a morire qui di ferro o di fame, aut ferro aut fame, in disperato isolamento, lontano dagli altri, reiecti et relegati longe ab ceteris.*

La prima uscita è, perlomeno, stridula: un'esibizione di personale coraggio che sottintende qualche giudizio negativo sul coraggio di altri: fra voi, non sono proprio io, ex vobis neque is sum. La seconda è inammissibile: un Legato che espone un suo pari grado, e comunque un comandante, al giudizio dei soldati, da lui atterriti eccitati e incitati con una sinistra profezia.

Un'inquietudine, un presentimento di sciagura, la cui origine non era forse chiara neppure a lui stesso, si agitava nell'animo e nel sangue di Titurio Sabino se trascese sino a tal segno.

Perchè tanto squilibrio? provocatore Cotta, che aveva già fatto contro di lui le insinuazioni che sappiamo? oppure perchè eccessivamente scosso dall'inatteso attacco di poche ore innanzi? Oppure: quali gravi cose — che Cesare non dice — Titurio sapeva della situazione politica generale?

I convenuti allora si alzano, prendono in mezzo i due Legati e li esortano a non voler rendere irreparabile la situazione, ne rem in summum periculum deducant, con un loro ostinato dissenso. La situazione, ora come ora non presentava nulla di grave. Sia che rimanessero sia che partisero, il necessario era che tutti fossero d'accordo; nel dissenso invece non vedevano alcuna via di salvezza, in dissensione nullam salutem.

Non fu però possibile smorzare subito la tensione degli animi, acquietare i due maggiori contendenti, venire a una decisione: *la discussione si protrasse sino a mezzanotte, ad mediam noctem.*

E a mezzanotte, finalmente, tandem, Aurunculeio Cotta, ma sconvolto permotus, si arrende: prevale la proposta di Sabino, superat sententia Sabini.

E finalmente, a mezzanotte, si diramano, diremmo oggi, gli ordini per la partenza: *si fa annunciare che all'alba sarebbero partiti, prima luce ituros.*

Il resto della notte è passato in veglia.....

Non sarebbero stati dati buoni ordini, sia pure relativamente al pochissimo tempo disponibile, circa i materiali da portar al seguito o da abbandonare. Ne sarebbe stato lasciato arbitro, in parte almeno, il singolo soldato: il resto della notte è passato in veglia, *...essendo il singolo soldato, quisque miles, impegnato alla scelta di quanto potesse portare con sè, quid secum portare, e di quanto delle attrezzature per l'inverno, quid ex instrumento hibernorum, dovesse abbandonare.*

Cesare dice: *«Si fece di tutto, omnia excogitantur, per cacciarsi nel pericolo, e il pericolo è ora accresciuto con la spossatezza prodotta nei soldati dalla veglia».*

Una volta superata la crisi del contemporaneo movimento, i presidii dovevano restare là dov'erano. Otto punti fermi, otto scogli insormontabili, per distanti che fossero fra loro: tutta qui la chiave di volta di quel largo decentramento imposto da carestia.

Ma ecco che ora un presidio si muove di sua iniziativa; e si muove quando i Galli già sanno dove si sono fermate le altre legioni e che ognuna s'è fissata al suolo con la evidente pacifica intenzione di svernare.

Dice. *«All'alba, prima luce, persuasi che il consiglio di Ambiorige era stato dato non da nemico ma da grandissimo amico, non ab hoste sed ab homine amicissimo, partono in colonna lunghissima, longissimo agmine, trasportandosi al seguito il massimo dei bagagli, maximisque impedimentis».*

Colonna lunghissima, massimo di bagagli: termini militari preoccupanti, sempre.

La tensione degli animi e la conseguente rilassatezza anche fisica, specialmente nei maggiori comandanti, avevano fatto trascurare l'esame delle modalità di quell'urgente trasferimento. Salmerie e carreggio, più specialmente, risultarono organizzati come potevano esserlo dalla disparata iniziativa dei minori comandanti, se non proprio dei soldati.

Le quindici coorti probabilmente incolonnate un po' distanti l'una dall'altra per rendere la marcia snodata e agevole, giacchè preoccupazioni operative che richiedessero un incolonnamento serrato non esistevano: il pesante treno, poi, dei carri e quadrupedi parte riunito e parte suddiviso in aliquote, sì che ogni coorte o gruppo di coorti avesse al seguito il proprio bagaglio (ipotesi che meglio si potranno avvalorare fra poco). Non marcia, insomma, in paese alleato o amico, il che già avrebbe richiesto qualche rigore di organizzazione: ma ordinaria marcia di trasferimento come nel proprio paese fra popolazioni insospettabili, su itinerari dov'è superflua ogni preventiva ricognizione o informazione.

Ma ci è già venuto incontro, come ognuno ha avvertito, l'argomento essenziale: si posero in marcia «persuasi che il consiglio fosse stato dato non da nemico ma da grandissimo amico».

Si deve alla convinzione di attraversare il territorio degli Eburoni in assoluta sicurezza, garantita dalla parola d'onore di un re, se a nessuno dei comandanti di maggior grado, per agitati e stanchi che fossero, venne il sospetto che bisognasse intraprendere e condurre la marcia in assetto di prudenza, se non proprio di allarme.

Ma nel consiglio di guerra, Aurunculeio Cotta, e con lui parecchi tribuni e centurioni di maggior anzianità, non avevano avanzato la proposizione che nulla fosse da ritenere più sconsigliato e riprovevole che prendere una decisione di tanta importanza su parere del nemico, auctore hoste?

Donde Titurio Sabino, che al parere del nemico più degli altri mostra di attenersi, apparirebbe debole uomo di comando.

Ma ad Aurunculeio Cotta, ora che sappiamo come le truppe del presidio si posero in marcia, si potrebbe ribattere che egli, pur convinto di marciare in paese nemico, non impegnò tutta la propria autorità — non poca se Titurio non poté decidere l'abbandono di Tongres senza il suo assenso — per pretendere un'organizzazione della marcia rispondente a tal convinzione. E vorremmo escludere (morirà da buon soldato fra poche ore) che il suo risen-

timento verso Titurio dopo la decisione lo avesse fatto scivolare (macchie del genere non sono rare in duri temperamenti di militari tipici) in un contegno del tutto passivo e indifferente.

Ma Cotta — sembra evidente — avrebbe qualificato Ambiorige « nemico » a solo scopo polemico, perchè tal generica qualifica s'associava alla propria tesi e rintuzzava, non senza puntura, quella degli avversari: senza però specifica e fattiva convinzione.

Cesare, pur rilevando Titurio come assertore primo dell'abbandono di Tongres, non ha infatti finora pronunciato alcun giudizio sulle persone dei due Legati. Impersonale quel « si fece di tutto per cacciarsi nel pericolo », impersonale quel « persuasi che il consiglio era stato dato non da un nemico, ... »: due espressioni che pongono sotto accusa entrambi.

Il consiglio di guerra si era protratto a lungo in piena libertà di parola ed era terminato a mezzanotte non per imposizione di chi si sia ma perchè solo a quell'ora aveva finalmente prevalso l'opinione di Sabino.

Il risultato sostanziale di quel consiglio potrebbe quindi così presentarsi: un certo numero di convinti (e fra questi sta pure, per primo, Titurio) che Ambiorige fosse un amico e altri che fosse persona degna, almeno, di credito; della opposizione (ivi compreso Cotta, che però alla fine pur si arrese all'opinione di Sabino), nessuno che proponesse di intraprendere la marcia con particolari misure di sicurezza per sfiducia, o anche solo generica diffidenza, nel consiglio e nella parola d'onore del re degli Eburoni.

Nè possiamo del tutto dimenticare i due parlamentari, il Cavalier Arpineio amico di Titurio Sabino e lo spagnuolo Quinto Giunio che presso Ambiorige era stato più volte in missione, per incarico, si noti, di Cesare: chi meglio di costoro avrebbe potuto dare un giudizio sulla garanzia, morale e politica, offerta da Ambiorige? Se richiesti — ma può darsi che non fossero stati neppure richiesti — avranno detto e ripetuto (impossibile supporre il contrario o diversamente): un galantuomo, a Cesare devoto.

Un consiglio di guerra che non indugì affatto, diremmo, sulla fedeltà di Ambiorige, tutto inteso come fu a sciogliere il nodo se fosse il caso o no di procedere a un trasferimento di presidio sì fastidioso a causa dell'urgenza.

Perchè la radice di questo avvenimento potrebbe piuttosto rinvenirsi, lo abbiamo già accennato, nello stato d'animo dei partecipanti al consiglio prima ancora che giungessero le notizie di Ambiorige. Cioè: in tutti o quasi i comandanti romani, la preesistente trepidazione dovuta alla quasi certezza che la rivolta generale della Gallia fosse non solo fatale ma anche imminente, se non addirittura in atto. Inquietudine aumentata di mano in mano che quelle truppe si erano inoltrate e isolate nelle selvose e selvagge regioni della media Mosa; sino a divenire apprensione, ansia, e forse anche latente terrore, all'attacco, inconcepibile più che inatteso, degli Eburoni e al febbrile dilemma scaturito dalla relazione dei due parlamentari.

Ambiorige, più caso forse che arte, avrebbe dunque informato Titurio di cosa che questi, e con lui altri, già prevedeva; avrebbe confermato ciò che già era nel giudizio o nel tormentoso presentimento — e in Titurio, probabile, più che in Cotta — di entrambi i Legati.

Senza tal preesistente stato d'animo, informazioni e tanto più consigli di straniero è quasi impossibile che sarebbero passati insospettiti; ferma invece tal condizione, un Ambiorige che gratificò di un estremo favore il suo ospite, ora che improvvisamente era costretto suo malgrado a considerarlo nemico, passava senz'altro come degno di fiducia.

E rimane in piedi, poi, e ben fermo, questo interrogativo: perchè delle otto aliquote in cui era stato diviso l'esercito questa di Tongres aveva due comandanti pari grado, di cui non si comprende chi avesse sull'altro netta supremazia?

Cesare non dà a questo proposito alcuna spiegazione, sebbene il suo stesso, e sì vivido, racconto del disgustoso alterco, e delle conseguenze che ora ne deriveranno, gliene facesse obbligo.

Supporre che a cagione delle voci di soldati corse in Normandia due anni or sono, Cotta fosse stato posto a puntello di Titurio perchè questi era o sembrava di poca decisione, sarebbe pensare a soluzione infelice: un rimedio che fiaccava ancor più il prestigio di Titurio e poneva in nefasta posizione di reciproca diffidenza Cotta e Titurio.

E poi, proprio un comandante che ha bisogno di puntello destinato al presidio più lontano e al comando di quindici coorti di cui solo cinque di anziani?

Direttiva di ferro quella che gli otto presidi dovessero costituire otto punti fermi, otto insormontabili scogli, su un'area quasi un terzo dell'intera Gallia: però le teste dei comandanti, che avrebbero dovuto essere anch'esse otto, erano nove.

« IN MAGNAM CONVALLEM ... ».

Ma i nemici, quando dal notturno trambusto e dalla treglia compresero che era stata decisa la partenza, si appostarono da due parti, collocatis insidius bipertito, — su posizione favorevole e nascosta in mezzo alle selte — e aspettarono, a circa tre chilometri dal campo, l'arrivo dei Romani. ...

Non si sa se i Romani fossero diretti al presidio Cicerone presso i Nervii o al presidio Labieno presso i Remi. Più accreditata l'ipotesi Labieno; anche perchè presso Labieno a disastro avvenuto approdò, come sentiremo, uno sparuto numero di superstiti.

L'agguato era stato predisposto, come abbiamo appena sentito, in due punti; in luoghi, evidentemente, di passaggio obbligato, quale che fosse la direzione di marcia di chi usciva dal campo.

... I nemici aspettarono l'arrivo dei Romani; e quando la più gran parte della colonna fu discesa in una grande valle, in magnam convallem...

E' la valle del fiume Geer, — se i fatti avvennero in quel di Tongres affluente di sinistra della Mosa.

... e quando la più gran parte della colonna fu discesa in una grande valle, essi, improvvisamente, apparvero dall'una parte e dall'altra di essa, ex utraque parte, e cominciarono a premere la retroguardia e a impedire all'avanguardia di rimontare la valle, prohibere ascensu; accesero insomma la battaglia in luogo sfavorevolissimo per i Romani, iniquissimo nostris loco.

In un primo tempo, dunque, solo attacchi alla retroguardia e all'avanguardia; nulla ai fianchi della colonna. Segno che la valle era piuttosto profonda e non c'era da temere che i Romani potessero agevolmente risalirne — più selvosi, forse, che ripidi — i fianchi.

Il che pone in tutta evidenza questo: che solo quando il sibilo delle frecce si accrebbe e divenne insistente i comandanti romani avvertirono che il luogo dove si trovavano era sfavorevolissimo. Tutta la colonna — avanguardia, grosso, retroguardia — s'era per intero sprofondata nella « magnam convallem » senza via via tenersi assicurato, o sulla fronte o a tergo o su un fianco, uno sbocco.

Marciava dunque senza alcuna preoccupazione per la propria sicurezza.

Cesare (va però notato che parla su testimonianza di superstiti) segna a dito, ora, il Legato Titurio Sabino.

Dice: « Allora finalmente Titurio, come quei che non aveva provveduto a nulla, qui nihil ante providisset, si dette agitato a correre da tutte le parti, trepidare et concursare, e a schierare le coorti; ma anche questo faceva con incertezza, timide, come se già disperasse di tutto: ciò che suole spesso accadere a coloro che sono costretti, inaspettatamente, a prendere una decisione sul fatto, in ipso negotio ».

Menzogne, nient'altro che menzogne, e il consiglio e la parola d'onore di re Ambiorige? Titurio Sabino dovette stentare a crederlo; ma quando lo sviluppo del combattimento gli ebbe fugata l'ultima speranza, disperò di tutto e di se stesso.

Cesare, rilevate l'imprudenza e l'insufficiente reattività di Titurio Sabino, passa ad Aurunculeio Cotta.

Dice: « Ma Cotta — come colui che aveva pensato che durante la marcia potesse avvenir questo, haec posse in itinere accidere, e non s'era fatto, per questo motivo, sostenitore della partenza — ma Cotta nulla tralasciò per la salvezza comune, esplicando i doveri del comandante nel radunare ed esortare i soldati e i doveri del soldato nel combattere, et imperatoris et militis officia praestabat ».

Ma se Cotta « aveva pensato che durante la marcia potesse avvenir questo » — il che, sì esplicitamente specificato, sentiamo solo ora — che ne fu di tal suo pensiero alla vista del « longissimo agmine maximisque impedimentis »², ossia, meglio, al momento in cui, arreso che si fu alla proposta di Sabino, bisognava pur pensare all'organizzazione della marcia? Interrogativo che si aggrava e non poco, se Cotta — e anche questo, così esplicitamente specificato, lo abbiamo sentito solo ora — ostacolò la proposta di Sabino proprio « per tal motivo » cioè proprio per il motivo che la marcia presentasse dei pericoli.

Bisognerebbe allora ammettere, un assurdo, che Titurio avesse ritardato e tenuto in nessun conto — malgrado la testimonianza dei partecipanti al consiglio di guerra — l'esplicito suggerimento o la lecita pretesa di prudenza, per la marcia, avanzati da Cotta.

« CLAMORE ET FLETU... ».

Il tiro nemico, dapprima sulla retroguardia e avanguardia, dovette, di mano in mano, estendersi tutt'intorno alla lunghissima colonna, sì che la situazione romana in breve si aggravò.

I due Legati, non potendo, data la lunghezza della colonna, essere dappertutto e prendere in ogni punto le disposizioni necessarie, fecero dar ordine (questa volta, dunque, d'accordo), di abbandonare salmerie e carreggio, ut impedimenta relinquerent, e di costituirsi in cerchio, atque in orbem consistent.

E fu certamente trovato e indicato quel tanto di spazio dove una legione, cinque coorti, e l'aliquota di cavalleria (in tutto, sette ottomila combattenti?) potessero disporsi in cerchio, senza però racchiadervi salmerie e carreggio, abbandonando cioè (più si affonda l'immaginazione in quei tempi e luoghi più si avverte di tale abbandono la iattura) i mezzi di vita.

Cesare dice: « Una tal manovra, sebbene non sia in casi del genere da riprendere, in questa circostanza riuscì dannosa, incommode accidit: nei Romani diminuì la fiducia, spes minuit, nei nemici accrebbe la combattività, ad pugnam alacriores effecit, perchè vi vedevano una prova di paura e di disperazione ».

Però il concentramento degli uomini, comunque configurato quel terreno, poteva compiersi con una certa rapidità; ma lento, e forse impossibile, il concentramento di più aliquote di salmerie e carreggio.

Sarebbe del tutto da escludere che salmerie e carreggio marciassero in coda alla colonna con una propria scorta armata per una eventuale difesa autonoma (è l'organizzazione, tutta operativa, che Cesare adottò, come ricordiamo, prima della battaglia della Sambra). In tal caso, non sarebbe stato difficile, e anzi quasi immediato, l'ammassamento per la costituzione del

cerchio; e alle prime battute del combattimento considerevoli forze avrebbero potuto proiettarsi in avanti, sull'avanguardia, per superare lo sbocco della valle e guadagnare qualche altura.

Nell'ipotesi delle salmerie e carreggio al centro della colonna, si sarebbe avuto un buon nerbo di forze prontamente impiegabili sia in testa che in coda alla colonna; la possibilità cioè di non ricorrere, o di procrastinarla, alla trista decisione dell'abbandono delle impedimenta.

La terza ipotesi — e altre non ve ne sono — quella delle coorti o di gruppi di coorti con i propri bagagli al seguito, meglio o del tutto si accorda con quanto ora sentiremo. Ed è quella che spiega l'impossibilità per i due Legati di esplicare proficua azione di comando, la quale sarebbe stata invece agevole a coorti quasi tutte riunite o suddivise, se al centro le impedimenta, in due aliquote.

Dice: « *Inoltre accadde — ed era inevitabile che accadesse — che dappertutto i soldati si allontanassero dalle insegne lanciandosi sui bagagli a cercarli e a prendere quanto ciascuno avesse di più caro, carissima, e che echeggiassero ovunque grida e pianti, clamore et fletu omnia complerentur.* »

La solita nota cesariana pulita di fronte a crude realtà. Ognuno, sì, alla ricerca dei « carissima », cioè del proprio peculio e di oggetti di valore, i trasportabili, toccatigli per bottino: ma poté anche trattarsi di ondate con confuso discernimento del mio e del tuo. Dettero fuoco alla miccia i bagagli a portata quasi di mano; ma il terrore esplose per l'impotenza di fronte al nemico che freccia dall'alto e protetto dalla selva, nonchè per lo sgomento pur rimasto in fondo agli animi dalle valutazioni torbide e pessimistiche (e fantasmi!) emerse nel consiglio di guerra e rapidamente divulgatesi.

E perciò, a un certo punto e per un certo tempo, *con grida e pianti, clamore et fletu*, il frenetico scomporsi, sotto gli occhi del nemico, di gran parte della lunghissima colonna.

Eppure, se i barbari fossero stati attratti dalla preda così come i legionari lo erano stati dai « carissima », proprio l'abbandono delle salmerie e del carreggio avrebbe potuto offrire ai Romani una via di salvezza. Quei frangimenti psicologici di sempre che tutto sta che comincino: allucinati dalla straordinaria visione di decine di quadrupedi e carri carichi e abbandonati (che valore, a quei tempi, nonchè le armi anche un sol sacco di frumento e un sol capo di vestiario!), i barbari, una volta discesi nella valle, avrebbero potuto qui, intorno ai bagagli, essere massacrati dal tiro romano, del loro assai più pronto ed efficace.

Cesare dice: « *At barbaris consilium non defuit, ma i barbari non perdettero la testa.* »

I capi dei barbari infatti, *duces eorum*, fecero bandire lungo tutto lo schieramento, *tota acie*: che nessuno si muova dal suo posto! Portaordini o persone di autorità, ansanti, dappertutto: *vostra è la preda*, *illorum esse pra-*

dam. Tutto è vostro ciò che i Romani lasceranno! Unico vostro pensiero la vittoria!

Il miracolo avvenne: i barbari rimasero sulle posizioni dominanti.

Dice: « *I Romani, quantunque abbandonati dal comandante e dalla Fortuna, ab duce et a Fortuna, riponevano ogni speranza di salvezza nel loro valore, e...* ».

A parte la fortuna — questa volta, evidentemente, nemica ai Romani — e a parte anche il valore dei soldati (sotto l'incubo, qualora si fossero arresi, di essere tutti sgozzati), a parte dunque fortuna e valore, che significa che i Romani « erano stati abbandonati dal comandante »? Espressione generica per dire « da chi comandava » — cioè entrambi i Legati che avevano sbagliato la mossa iniziale con la disperata manovra del cerchio senza i bagagli — oppure per richiamare, ancora, la depressione morale di Titurio Sabino?

I Romani riponevano ogni speranza di salvezza nel loro valore, e... ogni qualvolta una coorte avanzava, da quella parte cadeva un gran numero di nemici, ab ea parte magnus numerus hostium cadebat...

Costituito alla meglio il grande cerchio, i Romani cominciarono a difendersi, oggi diremmo, a colpi di coorte: dove l'orda nemica si faceva più dappresso, là una coorte si staccava dal cerchio e contrattaccava a sangue. La belva, accerchiata, che balza e azzanna chiunque le si avvicini; procedimento tattico certo pesante per i Romani, ma che, qualora si fosse protratto, avrebbe fiaccato lo spirito offensivo degli Eburoni, i quali, così combattendo, venivano a rinunciare alla quasi incolumità loro garantita dai recessi delle posizioni selvose e dal tiro romano dal basso.

... *Accortosi del danno di tal procedimento, re Ambiorige (s'è già abbastanza svelata la personalità di quest'uomo) fa dar ordine: che il tiro si esegua da lontano, ut procul tela coniciant; che nessuno si avvicini troppo allo schieramento romano; che dove i Romani avanzano, si ceda, e dove invece si ritirano, si inseguano. Siamo in grado (ma questo è pensiero di Cesare anche se posto in bocca ad Ambiorige) di infliggere al nemico notevoli perdite data la leggerezza del nostro armamento e il quotidiano addestramento, levitate armorum et cotidiana exercitatione.*

Barbari un po' speciali questi Eburoni. Si trattengono dal saltare sulla preda a portata di mano; sono in grado di eseguire immediate direttive tattiche intese a neutralizzare gli effetti della difesa elastica che i Romani conducono a colpi di coorte; provengono da addestramento quotidiano: dov'è più la barbarie?

Tali direttive furono dalle truppe degli Eburoni scrupolosamente, diligentissime, eseguite: là dove una coorte si staccava dal cerchio e avanzava, i nemici si ritiravano con estrema rapidità, velocissime.

Sicchè l'attacco romano — dal basso verso l'alto, allo scoperto, su obiettivo incerto perchè nascosto dalla selva — diveniva redditizio al nemico.

Quando una coorte si staccava dal cerchio e avanzava, era inevitabile che lasciasse vuoto lo spazio da essa occupato nello schieramento e che esponesse al tiro nemico — ora che era isolata — il fianco non protetto dallo scudo...

Vuoto inevitabile e vulnerabilità del fianco destro: costatazioni che acquisteranno subito specifico significato.

Perchè... quando i soldati della coorte attaccante cominciavano a retrocedere sulle posizioni di partenza, — quando cioè, esaurita la puntata offensiva, volevano rioccupare il loro posto — erano circondati sia da coloro che avevano ceduto alla loro avanzata che da coloro che erano rimasti (sul fianco destro) a essi vicini.

Attaccati, nel retrocedere, dal ritorno offensivo dei fuggiaschi e da nugoli di tiratori sul fianco; e anche, probabilmente, alle spalle se i vuoti nello schieramento, in quella disperata situazione, non potevano essere vigilati.

Le coorti romane — o, piuttosto, improvvisati e caotici aggruppamenti — venivano insomma attaccate alla spicciolata ogni volta che — per dar respiro alla massa in cerchio ma tutta sotto bersaglio — tentavano di guadagnar spazio, e possibilmente qualche altura, senza troppo staccarsi dallo schieramento.

La belva è, per gli Eburoni, nella fossa, e i suoi balzi, disperati e spaventosi che siano, non possono più superarne le pareti.

I romani, sino a quando non sopraggiunse il collasso, essendo loro sempre più micidiale l'inerzia, dovettero attaccare il più che poterono, disordinati che fossero i loro sforzi: se poi volevano restar fermi sulla posizione, nè potevano esplicitare il loro valore — contro chi? — nè, ammassati come erano, conferti, potevano evitare i colpi lanciati da un numero così grande di nemici, ab tanta moltitudine (tutti gli Eburoni, anche gli storpi, erano ora sul campo di battaglia: questo si può dar per certo).

Cesare dice: «Tuttavia, malgrado tutte le contrarietà, malgrado le gravi perdite, i Romani resistevano; e, per quanto avessero passato combattendo gran parte del giorno dall'alba alle due pomeridiane, a prima luce ad horam octavam, nulla commettevano che fosse indegno di loro».

Ecco un Tito Baluenzio, l'anno avanti promosso primipilo, uomo coraggioso e di grande prestigio, con entrambi i femori trapassati da un giavellotto. Ecco un Quinto Lucanio, ufficiale dello stesso grado del precedente, che cade combattendo coraggiosamente mentre corre in aiuto del figlio circondato. Ecco lo stesso Legato Lucio Cotta, mentre eccita ovunque coorti e manipoli, ferito da una fionda in pieno volto, in adversum os funda vulneratur».

E' l'epicedio (attutisce «grida e pianti» testè uditi).

Perchè, forse, proprio alle due pomeridiane, — dopo circa nove ore di combattimento — e col fermento di Aurunculeio Cotta, dovè aver inizio il tracollo.

«IUSSUS ARMA ABJICERE...»

Scosso da tutto questo, Quinto Titurio Sabino, avendo scorto da lontano Ambiorige che invitava i suoi, gli inviò il suo interprete, Gneo Pompeo, a chiedergli che risparmi lui e i soldati, ut sibi militibusque parcat... (formula d'uso, sembrerebbe, per significare «la salvezza di tutti»).

L'invio di Gneo Pompeo ad Ambiorige fu atto tutto dovuto, questa volta, a Titurio Sabino. Ma per preminenza gerarchica o per lo stato di Cotta dopo la ferita?

Ambiorige, così richiesto, rispose: se Titurio Sabino vuol parlarmi può farlo, si velit secum colloqui licere: spero di poter ottenere dalla moltitudine che i soldati romani siano risparmiati. Quanto a Titurio nessuno lo toccherà: glielo garantisco io con la mia parola, suam fidem.

Sicchè ancora una volta, a poco più di ventiquattro ore, Titurio Sabino è sotto l'influsso della parola d'onore di Ambiorige.

Ambiorige non poteva tenersi come prigionieri i trofei viventi del suo tradimento, del suo cinico stratagemma: per farne che?; Ambiorige aveva già mancato di parola quando aveva offerto ai Romani il salvacondotto per le sue terre; Ambiorige rispondeva ora a Gneo Pompeo in termini ambigui: tutto questo Titurio Sabino ben capiva.

E Titurio soprattutto sapeva che quale più acceso sostenitore dell'abbandono di Tongres, qualunque fosse stata la piega che l'evento, ormai già tristo, potesse prendere, la sua reputazione militare ne sarebbe uscita distrutta.

Tuttavia, egli non rinunciò al proposito di chiedere la resa (per aver salva la propria vita o tentativo per evitare, debole che fosse la speranza, l'eccidio totale dei suoi soldati?).

Ma ebbe bisogno, sino all'ultimo (corresponsabilità inescindibile o, questa volta, solo atto di rispetto?), di Aurunculeio Cotta: a Cotta ferito Titurio propose, se lo credete, di uscire da a mischia e di portarsi insieme a lui a parlamentare con Ambiorige, et cum Ambiorige una conloquantur (la ferita di Cotta era dunque tale da consentire ciò): sperava di poter ottenere da lui la salvezza di comandanti e soldati.

Ma Cotta rispose che non si sarebbe mai recato da «nemico armato», se ad armatum hostem iturum negat (formula d'uso, che ritroveremo), e non si lasciò smuovere (Titurio aveva forse insistito) dal suo proposito.

Allora Titurio Sabino — sebbene l'assenza di Cotta alle trattative potesse del tutto compromettere, ammesso che vi fosse, qualche probabilità di successo — decise di compiere il passo da solo.

Egli ordinò ai tribuni e ai centurioni anziani che aveva in quel momento intorno a sé di seguirlo, se sequi iubet, e, quando è vicino ad Ambiorige, invitato a gettare le armi, iussus arma abjicere (Cesare registra anche questo umiliante particolare), obbedisce, imperatum facit, e ordina ai suoi di fare altrettanto, ut idem faciant imperat...

... Mentre però trattano fra di loro la resa, — e Ambiorige arditamente tira in lungo il discorso — i nemici a poco a poco circondano Titurio e lo uccidono, paulatim circumventus interficitur.

« VICTORIAM CONCLAMANT... ».

Allora (in seguito all'iniziativa di resa e conseguente uccisione di Titurio? ma i Romani erano già, dopo nove ore, allo stremo), allora i nemici gridano, secondo lor costume, vittoria e, con un ululato, victoriam conclamant atque ululatum tollunt, fanno impeto sui Romani scompigliandoli. E qui, combattendo, Lucio Cotta trovò la morte assieme alla massima parte dei soldati, cum maxima parte militum.

Altro breve epicedio: alcuni riuscirono a raggiungere il campo donde erano usciti (fra questi, l'alfiere Lucio Petrosidio che, premuto da una folla di nemici, lancia l'Aquila al di là del vallo e cade coraggiosamente combattendo davanti al campo). Essi resistettero qui, davanti al campo, a gran fatica sino a notte; ma durante la notte, perduta ogni speranza di salvarsi, si uccisero, tutti, ad unum omnes se ipsi interficiunt.

Solo pochi, pauci, sfuggiti alla strage, raggiunsero per vie sconosciute attraverso le selve, incertis itineribus per silvas, il campo del Legato Quinto Labieno, e a questi raccontarono ciò che era avvenuto.

Tutto questo avvenimento — dall'inatteso attacco degli Eburoni al campo alle ultime resistenze romane nella « magnam convallem » — poté svolgersi in circa trentasei ore.

CHARLEROI

CENTOVENTI TORRI.

Ambiorige, imbalanzito da questa vittoria, hac victoria sublatum, parte immediatamente con la cavalleria per il paese degli Aduatuci, che confinavano col suo regno. Ordina alle sue truppe a piedi di affrettarsi a seguirlo ed egli non si ferma nè di giorno nè di notte. Messì gli Aduatuci al corrente degli avvenimenti e sollevatili, — quegli Aduatuci che tre anni fa, dopo i fatti di Namur, furono in gran numero venduti all'asta, — il giorno dopo giunge nel paese dei Nervî e li esorta a non lasciar passare l'occasione di liberarsi per sempre, sui in perpetuum liberandi, e vendicarsi delle offese rice-

rute dai Romani. Due i Legati uccisi, gran parte della guarnigione distrutta. Occorre ora sorprendere la legione di Cicerone e annientarla: son qui per darvi aiuto.

Con tal discorso persuade facilmente i Nervî.

I quali pertanto mandano subito messi a tutti i popoli dipendenti da loro, raccolgono quanti più armati possono, e piombano sul campo di Cicerone, al quale non era giunta ancora la notizia della morte di Titurio.

Affluirono intorno al campo di Quinto Cicerone — supposto nella zona di Charleroi — gli armati dei Nervî e lor clienti, degli Aduatuci, degli Eburoni.

E anche qui accadde che parecchi lignatores fossero tagliati fuori dall'improvviso arrivo della cavalleria.

L'attacco dovè aver inizio appena i ribelli furono in buon numero, qualche giorno dopo il disastro di Tongres (che c'è chi pone al 21 ottobre): compiuto l'accerchiamento del campo, Eburoni Nervî Aduatuci e loro soci e clienti iniziarono l'attacco alla legione con grandi forze.

Ma anche a Charleroi, come a Tongres, i Romani riuscirono ad armarsi rapidamente e a occupare in tempo gli spalti del vallo.

Qui però si resistè, quel giorno, a malapena, aegre: i ribelli ponevano ogni speranza nella rapidità della loro azione, omnem spem in celeritate, pensando che, dopo questo successo, la soppressione di un secondo presidio romano, avrebbero conseguito vittoria definitiva, in perpetuum victores.

Il Legato Quinto Cicerone (fratello dell'oratore e uomo di penna anche lui) pensò subito a Cesare, sicuro — e sarebbe interessante sapere donde tal sicurezza potesse venirgli — che Cesare non fosse partito per l'Italia e si trovasse ancora in Amiens: immediatamente da Cicerone viene inviato un messaggio a Cesare, promettendo grandi premi a chi fosse riuscito a recapitarlo.

Ma essendo bloccate tutte le strade, obsessis omnibus viis, i messi furono presi.

Cesare dice: « Durante la notte, col materiale da fortificazione già raccolto, sono innalzate con rapidità da non credere ben centoventi torri, turres admodum centum et viginti, e si porta a termine tutto ciò che alle opere di difesa potesse ancora mancare ».

Più che vere e proprie torri, diremmo che fu allestito, in quella prima notte, un gran numero di alte impalcature a pochi metri l'una dall'altra sì che il nemico fosse sotto tiro quanto più lontano possibile dal fosso perimetrale.

Centoventi torri in una notte!, è come un profondo sospiro di sollievo: a Tongres, l'alba che seguì l'inattesa ostilità ha illuminato un infelice esodo, qui, a Charleroi, un campo irto di torri.

Il giorno dopo i nemici, raccolte forze molto maggiori, attaccano il campo e riempiono il fosso, fossam complent. I Romani resistono ancora a stento, come il giorno prima; e lo stesso avviene anche nei giorni successivi.

Alte note di abnegazione nel campo romano: *in nessun momento della notte si interrompe il lavoro: non si lasciano riposare nè malati nè feriti. Tutto quello che è necessario per la difesa del giorno successivo si prepara nella notte.* Ossia, munizionamento pesante impiegabile dagli spalti: *gran quantità di pali appuntiti col fuoco e di giavellotti murali; impalcature rudimentali che diventano, con la costruzione di altri piani e di pareti protettive, vere e proprie torri: si muniscono di tavolati le torri; aumento di stabilità alle opere fortificatorie più esposte: merli e parapetti vengono rafforzati con graticci*

La nota, infine, più alta: *lo stesso Cicerone, benchè in precarie condizioni di salute, cum tenuissima valetudine esset, non si concedeva riposo neppure di notte, sino al punto che gli veniva imposto di risparmiarsi dallo spontaneo intervento e dalle preghiere dei soldati.*

L'attacco di sorpresa del primo giorno non era riuscito; nè riuscirono gli attacchi dei giorni seguenti quando le forze ribelli furono tutte o quasi in posto. Campo romano, come legione schierata, osso troppo duro per i barbari

Allora — dopo alcuni giorni di vani tentativi — comandanti e principi dei Nervî che avevano modo di arrivare sino a Cicerone e qualche rapporto di amicizia con lui, causamque amicitiae, gli chiedono un colloquio.

Tanto è accordato.

E nel colloquio quei comandanti e principi ripeterono le stesse cose che Ambiorige aveva fatto dire a Titurio: *tutta la Gallia era in armi, omnem esse in armis Galliam, i Germani avevano passato il Reno, Germanos Rhenum transisse, tutti i presidii compreso quello di Cesare erano stati attaccati. Annunziano anche la morte di Titurio Sabino e, per acquistarsi fede, mostrano Ambiorige, Amborigem ostentant* (che non era certo nel campo con i principes: fu additato, è da supporre, dall'alto d'una torre).

Dissero inoltre quei parlamentari: *Siete in errore se sperate qualche aiuto da chi ormai ha da pensare solo ai fatti propri. Tuttavia, noi siamo ben disposti verso Cicerone e il Popolo Romano, ai quali nulla ricusiamo se non il peso degli alloggiamenti invernali, nihil nisi hiberna. Noi non vogliamo che la consuetudine di sternare nel nostro territorio prenda radice: ecco tutto. Voi, per conto nostro, potete uscire in piena sicurezza dagli alloggiamenti e andare senza pericolo, sine metu, in qualunque direzione vogliate.*

Cicerone non rispose che una sola cosa: *il Popolo Romano non usa accettare condizioni da nemico armato, non esse consuetudinem Populi Romani accipere ab hoste armato condicionem. Se deponete le armi, potrete contare sul mio aiuto e mandar messi a Cesare: io spero che Cesare, nella sua giustizia, vi concederà ciò che chiedete.*

Delusi nella lor speranza, i Nervî...

L'ASSEDIO.

Delusi dall'esito negativo dell'ambasceria, i Nervî posero mano a un procedimento tattico che si potrebbe dire del tutto inconsueto all'indole gallica: *circondano il campo romano con un'opera campale il cui fosso era largo circa quattro metri e il terrapieno alto circa tre.*

Sicchè ora i Romani non potevano più far conto su improvvise sortite che valessero ad alleggerire almeno in qualche punto la pressione nemica: anch'essi, ora, sarebbero stati arrestati da largo fosso e relativo terrapieno.

I barbari avevano imparato questi lavori vuoi dal contatto con gli stessi Romani negli anni precedenti (in prestazioni di manovalanza), *e poi perchè avevano prigionieri dell'esercito romano* (Galli, probabilmente, già nelle truppe ausiliarie) *che li istruivano.*

Erano poveri gli armati dei Nervî e dei loro alleati: *non possedendo quasi del tutto attrezzi di ferro atti alla bisogna, erano costretti a tagliare le zolle con le spade e a portare la terra con le mani e i mantelli.*

Cesare dice: *«Da questo lavoro si potè vedere quanto fosse grande il numero dei nemici: in meno di tre ore, essi avevano finito tutto all'ingiro una linea fortificata di circa cinque chilometri di sviluppo».*

Una sì lunga linea, supposta alquanto vicina all'avversaria, comporterebbe un campo romano di perimetro anch'esso notevole (circa tre chilometri? una forza complessiva combattente di un cinquemila uomini?).

L'assedio al campo romano, ormai infrangibile a cagione della linea fortificata e presidiata da gran numero di nemici, ebbe così inizio nello stesso giorno in cui capi e principi dei Nervî erano ritornati delusi dall'ambasceria.

E nei giorni seguenti quel sistematico lavoro ossidionale — in tre ore, il fosso perimetrale non potè che essere quasi solo tracciato — continuò: *i nemici cominciarono anche a preparare torri proporzionate all'altezza del terrapieno romano nonchè falci murali che potessero impiegare protetti; il tutto sempre secondo l'insegnamento dei prigionieri.*

Giova anticipare, anzi, l'impressione che proverà Cesare quando vedrà con i propri occhi — al giungere, dopo le vicende che sentiremo, a Charlevoi — quei lavori: *institutas turres testudines munitionesque hostium admiratur: mi meratigliai al vedere le torri nonchè il complesso apparato fortificatorio dei nemici.*

Al settimo giorno dell'assedio, septimo oppugnationis die,...

Prima dunque parecchi tentativi, in giorni diversi, di espugnazione del campo, poi il colloquio e infine i primi sei giorni di assedio.

Al settimo giorno dell'assedio, ... essendosi levato un grandissimo vento, i nemici, con le fionde si dettero a scagliare contro i baraccamenti del campo

romano, in casas, proietti accesi (composti di argilla bituminosa) e dardi roventi

I proietti incendiari avrebbero conseguito il loro effetto anche senza vento, ma favoriti dal vento infierirono su alloggiamenti, uffici, scuderie, magazzini, depositi di frumento, fienili, tettoie e capanni — tutte o quasi costruzioni in legno, che i Romani avevano coperte, all'uso del paese, di strame . . . Le costruzioni presero subito fuoco e per la forza del vento l'incendio si estese a tutto il campo

Quando fumo e fiamme si sprigionarono dal campo romano, i nemici con altissime grida, maximo clamore, come se la vittoria fosse ormai certa, cominciarono ad avvicinare torri — avevano dunque costruito anche torri mobili — e apparati protettivi per l'approccio al terrapieno e a salire con scale il vallo romano; segno che in qualche punto, avendo neutralizzato la difesa sul terrapieno, potevano permanere nel fosso.

Il presidio romano si trovò pertanto fra due nemici l'uno più feroce dell'altro, fiamme e assaltatori. Le fiamme c'era speranza di domarle, cedere agli assaltatori morte certa.

Fu così grande il valore e la presenza di spirito dei soldati che, quantunque d'ogni parte fossero incalzati dall'incendio e fossero sotto una pioggia di dardi, — e comprendessero che il bagaglio della legione nonché le loro personali fortune, i « carissima », se ne andavano in fiamme, omnia impedimenta atque omnes fortunas conflagrare, — non solo non ci fu nessuno che abbandonasse il suo posto sul vallo, ma, si può dire, nessuno volse il capo indietro, e continuarono tutti a combattere col più grande coraggio e accanimento.

Cesare dice: « Quel settimo giorno fu di gran lunga il più critico per i Romani, longe gravissimus ».

Sì, il giorno per i Romani più pesante; ma anche il giorno in cui il nemico più compromise, anche se non lo avvertì subito, le probabilità di un suo successo.

Dice: « Ma questo almeno ne fu il risultato: che proprio in quel giorno i nemici ebbero le maggiori perdite in feriti e morti, e ciò perchè si erano troppo ammassati sotto il vallo e gli ultimi non consentivano ai più avanzati di retrocedere ».

Barbari incapaci, questa volta, di azione tattica scompagnata dalla calca e dall'eccitazione della calca. (Ma davvero a Tongres ebbe peso, anzichè l'assoluta prostrazione romana, la maturità tattica degli Eburoni?).

Tatticamente padroni di sè, invece, i Romani, come mostrerebbe il seguente episodio: decresciuta un po' l'intensità dell'incendio, in un momento in cui una torre nemica era stata portata innanzi sino a toccare il terrapieno, — il che era già l'inizio della penetrazione nel campo — tutt'intera una coorte arretrò creando un temerario vuoto: ma il nemico — che, evidentemente, avrebbe definitivamente infranto la resistenza di quella coorte se essa si fosse

fermata sugli spalti — temè, si supporrebbe, l'insidia di quel vuoto e non si fece attrarre. Al momento giusto, pertanto, si ebbe il riafflusso della coorte sulla sua posizione e la torre fu incendiata.

Ma a questo punto un'interruzione (che oggi, a duemila anni, è piuttosto faceta).

V'erano nella legione di Cicerone due uomini di eccezionale valore, fortissimi viri

. Due centurioni, l'uno a nome Tito Pullone e l'altro Lucio Voreno, Pullo et Vorenus.

Due valorosi in particolare situazione di carriera: erano entrambi già vicini ai primi ordini.

Prossimi cioè ai gradi più elevati che la qualifica di centurione via via comportava: chè l'avanzamento da centurione semplice a centurione primipilo pare che fosse parecchio lungo e laborioso.

Oggi potremo dire (per brevità, senza intento di paragone fra i procedimenti di carriera): erano due ufficiali anziani sul « quadro d'avanzamento ».

Pullone e Voreno, insomma, entrambi affetti da « primipilite » acuta (ma non son morbi, come suol credersi, solo militari).

Essi erano in perpetuo contrasto fra di loro . . .

E perchè mai se la comune trepidazione li conciliava allo scambio, almeno, di un sorriso? Semplice: non esisteva allora un organico che stabilisse, per tutto l'esercito, il numero dei centurioni nei vari gradi, per cui Pullone e Voreno potessero contare sulla promozione non appena le vacanze nel nuovo grado si fossero fatte in una qualsiasi legione dell'impero romano. L'organico era allora ristrettissimo, crudele: per legione. E il posto vacante nel caso nostro, uno solo: aut Pullo aut Vorenus. Le vacanze, inoltre, erano poste a concorso, annualmente, su benemerenze spiccatamente guerriere. Promozioni, insomma, tutte a scelta comparativa sul campo, se vogliamo dirlo in termini odierni.

Erano in perpetuo contrasto fra di loro . . . su chi dovesse essere il prescelto, e tutti gli anni, omnibusque annis, da tempo dunque, con grande animosità, si contendevano la precedenza all'alto posto.

E a Charleroi, in quel campo sì pressato da tutte le parti, fra le tante sciagure che rendevano precaria anche l'esistenza e s'eran appena viste « omnes fortunas conflagrare », il centurione Pullone non dimenticò la promozione.

Pullone adunque, mentre sugli spalti si combatteva accanitamente, gridò: perchè indugi, o Voreno?, quid dubitas Vorene? qual luogo aspetti per dar prova del tuo valore? Questo è il giorno che deciderà dei nostri contrasti, hic dies iudicabit.

Ciò detto, il centurione Tito Pullone avanza oltre la linea, extra munitiones, e si lancia là dove sembragli il nemico più fitto.

Lo sfidato, il centurione Voreno (però non è detto se anche lui d'altro non bramoso), non rimase neppur lui al di qua del vallo, ma, temendo il giudizio di tutti, seguì lo sfidante.

E a questo punto — ossia, ambedue i promovendi nell'arringo — incominciò la giostra.

Pullone, lo sfidante, giunto a una certa distanza dal nemico, lancia un giavellotto e passa da parte a parte uno dei tanti che gli correano incontro. Ci scappò, da quell'unico colpo, il morto: i nemici proteggono con gli scudi il trafitto che cade esanime (ma se esanime a che la protezione?), e si danno a scaricare tutte le loro frecce contro Pullone, impedendogli di avanzare. Lo inchiodano sul posto. Due proiettili colpiscono frattanto Pullone, l'uno generoso l'altro meno: Pullone ha lo scudo trafitto (colpo generoso) e un verrettone gli si conficca nella bandoliera. Dello scherzo che fece questo secondo proiettile non è possibile dopo venti secoli descrivere minutamente gli effetti: sta di fatto che il colpo rimosse la bandolicra — da cui pendeva il gladio — dalla sua normale posizione: questo accidente sposta il fodero del gladio, avertit vaginam. Sicchè Pullone, quando portò la destra al posto regolamentare per estrarre il gladio, subì — in un'operazione che avrebbe dovuto essere istantanea anche perchè i Romani portavano la spada a destra — un certo ritardo: l'accidente rallenta la mano destra, dextram moratur manum, a colui, Pullone, che si sforzava di sguainare il gladio.

Allora i nemici sono addosso a Pullone così intralciati.

Ma ecco a questo punto Voreno, lo sfidato: Voreno, il rivale, inimicus, tiene in aiuto di Pullone, succurrit illi, per aiutarlo, sebbene una sola « sul quadro » la vacanza, a trarsi da quel trataglio. Immediatamente, tutta la moltitudine dei nemici lascia Pullone e si volge contro Voreno; rapida e totale conversione dovuta al fatto che quella moltitudine riteneva che Pullone, trafitto da verrettone, fosse stato ucciso, illum arbitrabantur occisum (disteso dunque per terra, nell'immobilità della morte, Tito Pullone).

Voreno combatte corpo a corpo con la spada: uccide un nemico (è il secondo morto dei nemici), e gli altri riesce ad allontanare un poco. Combatte insomma con tutte le sue forze (per dar a Pullone onorata sepoltura?): ma mentre incalza i nemici con troppa foga, inciampa in una buca e cade.

E sarebbe certamente perito se Pullone non avesse fatto il morto per finta: a sua volta Pullone, rursus Pullo, porta aiuto a Voreno che è stato circondato.

Conclusione: ambedue incolumi, ambo incolumes, dopo aver ucciso molti nemici, compluribus interfectis (contati sul terreno due), rientrano nelle linee fra la generale ammirazione, summa cum laude.

La fortuna aveva voluto che, nell'alternativa vicenda della gara e del combattimento, i due avversari si fossero reciprocamente di aiuto e di salvezza e non si potesse dire quale dei due superasse l'altro in valore.

Neppure quest'anno, sembrerebbe, nessuno dei due « sul quadro ».

La pressione degli assediati diventava ogni giorno più angosciata e pesante, soprattutto perchè, fuori combattimento per ferite gran parte dei soldati, i difensori s'erano ridotti a pochi.

E quanto più la situazione diveniva difficile tanto più numerosi erano inviati a Cesare, con invocazioni di aiuto, lettere e messi.

Ma quali speranze si potevano nutrire che tali messi giungessero a destinazione? Alcuni li essi, — quelli che venivano scoperti nella zona stessa delle operazioni — presi dai nemici, erano uccisi fra i tormenti, cum cruciatu, sotto gli occhi dei soldati romani, in conspectu nostrorum militum.

I vuoti dei feriti — e non pochi, certamente, i morti — avevano indebolito la difesa sul vallo; i danni dell'incendio non potevano non aver inciso sulle riserve di viveri e di foraggi; e nessuna possibilità di chiedere e di ricevere aiuto.

Si sta maturando la fine « aut ferro aut fame » che Titurio prevedeva per Tongres?

LIBRI

Storia militare della seconda guerra mondiale. B. H. Liddel Hart. — Ed. Mondadori, Milano, 1970, pagg. 1063. L. 5000.

Il titolo dell'opera deve essere tenuto ben presente da chi si accinge a leggerla. Si tratta della storia *militare* della seconda guerra mondiale ed ogni questione di carattere politico, economico, sociale che viene trattata o anche solo accennata nel libro, lo è solamente come elemento secondario, che l'A. mette in evidenza nella misura in cui può concorrere alla visione « militare » della guerra.

Questo ponderoso lavoro, che pure è da ritenere una sintesi data la massa della materia che tratta, venne iniziato subito dopo la guerra e condotto avanti, con continue aggiunte, rifacimenti e soprattutto approfondimenti, fino ad oggi.

L'autore voleva scrivere un vero libro di storia ed è ben noto come sia difficile fare della vera storia in presenza di tanti protagonisti vivi delle vicende e di tante immediate e scottanti conseguenze delle vicende stesse. Ad ogni modo se si limita il campo « storico » alle vicende militari del conflitto, riteniamo che Liddel Hart abbia raggiunto il suo scopo, almeno al 90%.

Liddel Hart non ha bisogno né di presentazione né di lodi. Nel campo della storia e della critica militare contemporanea egli occupa, probabilmente, il primo

posto per la sua estrema competenza, la sua obiettività e la sua serietà, dimostrate nelle precedenti pubblicazioni, alle quali va ad aggiungersi questo nuovo, importantissimo lavoro. È un libro scritto nel lungo spazio di 22 anni, durante i quali egli è andato ad intervistare tutti coloro che potevano dirgli qualcosa di utile e a cercare sui luoghi stessi del conflitto prove postume del perché certi avvenimenti avevano potuto accadere in quel dato modo e non altrimenti.

Questa sua scrupolosità è quella che gli ha permesso, di tanto in tanto, di esprimere giudizi su avvenimenti o persone, diretto contrasto con le opinioni da tempo formate e consolidate, per effetto di giudizi affrettati o per parzialità.

L'A. spazia su un terreno quanto mai ampio. Egli si addentra nelle tattiche e nelle strategie dei vari contendenti mettendone in luce le premesse, lo sviluppo e le conseguenze.

Da questo studio accurato, emergono per naturale conseguenza meriti e demeriti, nonché errori che poi hanno influenzato i successivi sviluppi bell.

Ma non solo in questo campo egli parla da maestro, bensì anche nel campo propriamente tecnico, quello dei mezzi im-

piegati e delle realizzazioni tecnologiche, alle quali i contendenti, incalzati dalla necessità di sopravvivenza, hanno dato in quei tristi anni un impulso tale che ancora oggi condiziona la vita di tutta l'umanità.

Inoltre, come abbiamo già accennato, l'A. ha dato estrema importanza al fattore uomo, primo responsabile di tutto l'accaduto. Dalle interviste e dai colloqui, sono scaturite verità forse poco e mal conosciute, come la riluttanza dei generali tedeschi ad assecondare le mire espansionistiche di Hitler, riluttanza rimasta poi inascoltata per l'eccessiva acquiescenza delle Potenze occidentali.

Tuttavia, siccome la perfezione assoluta sembra non esista, se un appunto si può fare a questo pur pregevole lavoro, è quello di non avere ancora più approfondito proprio il campo politico economico organizzativo ed emotivo dei vari Paesi belligeranti. Nessuno accenno, ad esempio, fa l'A. sull'assoluta impreparazione e mancanza di mezzi dell'Italia.

L'A. intitola diversi capitoli con un nome riferentesi a movimenti ondosi: l'ondata, la piena, il flusso, il riflusso e anche ciò contribuisce a dare l'idea del tragico cataclisma che, simile a un moto marino,

ha devastata tutta l'Europa. C'è stato davvero un flusso e un riflusso con avanzate e ritirate, vittorie e sconfitte che hanno capovolto situazioni apparentemente salde e dure.

Si tratta certo dell'opera più notevole apparsa in questo dopoguerra che l'autore finì poco prima della sua morte. Per noi italiani è da lamentare la scarsa comprensione che l'A. dimostra alla nostra guerra, che pure tanto ci costò in uomini e in sforzi economici. Infatti mentre si può anche spiegare come, nella sua storia della prima guerra mondiale, l'autore abbia dedicato poco spazio agli avvenimenti italiani, teatro in un certo senso secondario rispetto a quello francese, non si capisce bene perché abbia trattato con distaccata sufficienza tutto quello che, anche nel secondo conflitto mondiale, avvenne sui fronti tenuti dagli italiani. Nel Nord Africa sembra che abbia combattuto solo Rommel e sul fronte italiano vengono sottolineati solo gli scacchi da noi subiti. Anche le operazioni navali sono meno curate di quelle terrestri ed aeree.

Ad ogni modo si tratta di un eccellente lavoro, destinato a rimanere una pietra angolare della storia del secondo conflitto mondiale.

E. FASANOTTI

Atlante mondiale dei mezzi corazzati. Peter Chamberlain e Chris Ellis. — Ed. Ermanno Albertelli, Parma, 1970, pagg. 220. L. 6000.

Questa pubblicazione che appare in veste molto dignitosa quale traduzione dell'opera *British and American tanks of world war II* presenta in questo suo primo volume i mezzi anglo-sassoni che presero parte alla seconda guerra mondiale.

Questa opera è la prima che descrive tut-

ti i carri e le loro varianti prodotti ed impiegati dai Paesi del Commonwealth e dagli Stati Uniti fra il 1939 ed il 1945. Il primo volume realizza una completa sintesi sull'argomento e registra le centinaia di carri e le relative varianti sviluppate durante il secondo conflitto mondiale.

In cinque anni si passò dalle « scatole di latta » poco armate e debolmente protette ai mostri da 40 tonnellate che fronteggiarono quelli tedeschi e li sconfissero sui vari fronti di combattimento.

Gli autori non si sono limitati a trattare dettagliatamente ciascun tipo di veicolo ma ne hanno fatto una descrizione completa, riportando fotografie e schemi costruttivi.

Nell'opera i veicoli sono raggruppati per nazione, prima la Gran Bretagna, poi gli Stati Uniti ed infine il Commonwealth.

Le varianti ad un dato carro sono descritte a seguito del « capostipite » da cui derivano, anche se l'impiego definitivo ne è stato differente.

Le artiglierie semoventi sono considerate in un capitolo separato, subito dopo la descrizione del mezzo cingolato sul quale si basano.

E' opportuno ricordare che nel 1939 sia l'Inghilterra sia gli Stati Uniti, avevano forze corazzate assolutamente inadeguate alla forma di lotta che si stava profilando all'orizzonte. L'invasione tedesca dell'Olanda e della Francia nel maggio-giugno 1940 aprì gli occhi su un argomento che non era stato previsto, almeno come entità. Le industrie anglo-sassoni si impegnarono a fondo per fornire carri e semoventi all'altezza delle necessità e in numero suf-

ficiente. Dozzine di progetti si susseguivano in rapida successione allo scopo di soddisfare i requisiti tattici in rapida evoluzione, oltre alle necessità derivanti dai vari fronti operativi. Oltre ai carri ed pezzi di artiglieria semovente Inghilterra e Stati Uniti dovettero realizzare mezzi corazzati speciali (carri gettaponte, aminatori, ecc.) in modo che, su un certo modello di serie, si contarono fino a più o cento versioni dello stesso veicolo.

Nell'opera i due autori, che sono dei competenti internazionali in materia di carri, non si sono limitati a trattare dettagliatamente ciascun tipo di veicolo ma come accennato, hanno fatto una descrizione completa delle varianti.

Nel volume vengono descritti oltre due mila veicoli dallo « Herman » statunitense all'australiano « Sentinel », realizzazioni di un'industria che non aveva mai prodotto alcunchè di simile.

La parte illustrativa comprende cinquecento foto, alcune delle quali molto rare o addirittura inedite. Schizzi in scala permettano di avere un'idea immediata delle dimensioni dei principali tipi di carri.

Chiudono il volume notizie sui motori e sulle armi impiegati, nonché su particolari costruttivi, sulle colorazioni e sui dispositivi impiegati durante la guerra delle singole Nazioni.

F I A N T I

Il '91. Simone - Belogi R. Grimaldi. — Ed. Ravizza, Milano, 1970, pagg. 193.

Questo libro è dedicato alla storia delle armi modello '91, alla loro meccanica e alla loro morfologia nonché a quelle da esse derivate, ed alle munizioni, buffetterie ed accessori.

Un sentimento d'affetto ci lega a quest'arma, nostra compagna in tanti conflitti, arma che vide la crescita dell'Italia dopo l'unificazione, allorché cominciò a trattare da uguale con le grandi Potenze

europee, arma passata per le mani di parecchie generazioni, arma, infine, non ancora scomparsa; è infatti in dotazione ad alcuni reparti della Guardia di Finanza e di Polizia.

Il fucile '91 è un'arma italiana. Infatti, anche se taluni suoi particolari derivano da realizzazioni straniere, le innovazioni fondamentali (calibro, congegno di otturazione, rigatura, ecc.) furono ideate da italiani. Inoltre, si può dire che l'arma non fu realizzata da un solo individuo ma venne concepita, attuata, costruita e modificata in stabilimenti militari, con la partecipazione di molti.

Fra questi è doveroso ricordarne alcuni particolarmente meritevoli come il generale Gustavo Parravicino, presidente della commissione che studiò e adottò il modello '91, il magg. Benedetti che si batté per il calibro 6,5, il magg. Garelli ideatore della rigatura progressiva, il capo tecnico Salvatore Carcano, inventore del congegno di otturazione ed il col. Bazzichelli che inventò la « solenite », con la quale formò la definitiva carica di propulsione delle cartucce del '91.

Lo studio del '91 non fu certo breve, poichè durò più di quattro anni. Dal 1888, anno in cui il Ministero della Guerra incaricò la commissione delle armi portatili, istituita presso la Scuola di Tiro di Fanteria di Parma, di studiare un nuovo tipo di fucile si arrivò al marzo 1892 in cui venne adottato il modello sperimentale « 1 ter », denominato « modello '91 ».

I primi ad essere armati col nuovo fucile furono gli alpini, mentre il moschetto '91, adottato nel 1893, venne dato alla cavalleria, ai bersaglieri ciclisti ed ai carabinieri.

Il '91 ha avuto vita molto lunga, per un'arma portatile. L'anno scorso guerrieri del Ciad usarono questi « vecchi fu-

cili italiani » contro le forze governative del loro paese, anzi a questo proposito, l'autore del primo saggio dice « sessant'anni dopo essere stato impiegato nella colonizzazione d'Africa (si riferiva alla guerra di Libia) il '91 spara ancora, ma stavolta per liberare dal neo-colonialismo un paese africano ».

La lettura del libro è piacevole: la materia, senza tralasciare le notizie tecniche, è trattata in maniera scorrevole, così da appassionare anche il lettore non tecnico. Un particolare a molti sconosciuto è che l'espressione « catenaccio », riferita ad un fucile, deriva da un meccanismo di chiusura e non dovrebbe quindi essere un dispregiativo, come invece è diventato.

Viene ricordato che i fanti di Adua non avevano il '91 ma i Vetterly, in quanto i primi erano stati loro distribuiti e poi ritirati per ragioni non molto convincenti. Anche i marinai italiani che si batterono a Pechino durante la rivolta dei Boxer erano armati con carabine Vetterly - Bertoldo - Ferracciù a tre colpi e non con il '91.

Il fucile classico italiano venne impiegato per la prima volta, su larga scala, in Libia, poi ebbe i suoi massimi fastigi durante la prima guerra mondiale, nel corso della quale solo a Terni ne furono prodotti oltre due milioni cui debbono aggiungersi più di mezzo milione di moschetti fabbricati a Brescia. Furono inoltre trasformati nel calibro 6,5 ben quattrecentomila Vetterly e altri novecentomila furono venduti alla Russia.

La parte più interessante per i profani è senza dubbio la prima, cioè la « Storia delle armi modello '91 » che giunge praticamente ai nostri giorni. La seconda parte, dovuta a Ruggero Belogi, esamina accuratamente la meccanica e la morfologia delle armi modello '91. In questa parte

della trazione sono approfonditi particolari tecnici, e c'è persino una tabella della penetrazione nei bersagli inanimati della cartuccia da 6,5, sparata con fucile '91.

L'ultima parte è quella dedicata alle buffetterie ed accessori; alla fine del libro rivediamo il vecchio moschetto '91 col suo « tromboncino » attualmente usato dalla polizia, per il lancio di ordigni sfollagente

(candelotti lacrimogeni) in plastica. Viene ricordato anche il moschetto '91 « Balala », che venne distribuito ai ragazzi delle organizzazioni giovanili e che disponeva di un particolare munizionamento sia a salve sia a pallottola.

Una buona bibliografia completa il volume illustrato con fotografie, schizzi e sezioni sia delle armi sia delle munizioni.

E. FABIANOTTI

Il Patto di acciaio. *Friedrich Karl von Plehwe.* — Ed. Longanesi, Milano, 1970, pagg. 350. L. 2200.

Friedrich Karl von Plehwe era primo Ufficiale di Stato Maggiore presso l'addebiato militare germanico a Roma e presso il generale tedesco Enno von Rintelen, di collegamento col Quartiere Generale dell'Esercito italiano. Ciò premesso, è facilmente comprensibile come la testimonianza dell'autore sia veramente essenziale, per quel che riguarda i rapporti fra l'Italia e la Germania e la fine dell'asse Roma-Berlino. Von Plehwe ha il gran pregio dell'obiettività, avendo egli stesso vissuto vicende gran parte delle quali hanno una genesi oscura, e più volte, nel suo libro « Il Patto di acciaio » analizza con lucida freddezza il fanatismo nazista e i motivi per cui esso spinse l'Italia ad un punto tale che si rese necessaria la rottura dell'alleanza.

Le figure di Hitler e Mussolini vengono inquadrare in un contesto inconsueto ma psicologicamente approfondito. Essi parlavano sostanzialmente linguaggi differenti. Hitler partiva da presupposti validi solo sul piano della fantasia; Mussolini al contrario chiedeva aiuti, e non osava

manifestare l'idea allora già dominante in lui e nel regime che la guerra fosse cioè perduta. Due diverse concezioni, una astratta, l'altra concreta, e l'autore fa il punto della situazione con rigore storico, ma anche con distacco. Egli tenta di spiegare come la diffidenza tedesca e la conseguente fulminea occupazione dell'Italia non lasciarono molte scelte al Re e a Badoglio, dopo il 25 luglio.

E' per lo meno notevole, sul piano umano, che un tedesco spieghi razionalmente e psicologicamente il perché di un atteggiamento criticato dai più. Praticamente, secondo Von Plehwe, Badoglio e il Re furono costretti a trattare con gli Alleati proprio dato l'ottuso e incombente atteggiamento della Germania. Ora, se è vero che la Storia ha già cominciato a dare un giudizio definitivo sull'armistizio dell'8 settembre del 1943, opinando che l'Italia ne uscì in modo rovinoso, ma non aveva altra scelta data l'impopolarità di una guerra già perduta, la testimonianza di Von Plehwe lenisce un po' le ferite e reca un apporto essenziale sul piano umano.

Nel libro egli non lesina gli elogi alle Forze Armate italiane e a Generali come Ambrosio, Roatta e Castellano. L'opera di

Von Plehwe è dunque interessante e preziosa e reca un apporto considerevole alla comprensione di un periodo tanto difficile.

T.

Testimone del tempo. *Enzo Biagi.* — Ed. S.E.I., Torino, 1971, pagg. 322. L. 2500.

Enzo Biagi è assai noto sia come giornalista sia come scrittore. E' autore di libri interessanti, come « L'uomo non deve morire », « Il crepuscolo degli dei », « Mamma Svetlana, nonno Stalin ». E' direttore di *Il Resto del Carlino* e nei suoi libri si avvale della preziosa esperienza acquisita quale giornalista ed inviato speciale, attività da lui svolta per anni per quotidiani e settimanali. Da tali precedenti deriva una visione appassionata e critica delle cose, un gusto della ricerca di tipo squisitamente giornalistico, non disgiunto da una esposizione brillante e da una chiarezza e capacità di sintesi che, oggi, quando molti si esprimono attraverso forme volutamente difficoltose, costituisce un pregio non indifferente.

Biagi è essenzialmente un innamorato della vita ad ogni livello, ed un ottimista ad oltranza, il che conferisce ai suoi scritti un carattere piacevole, un gusto popolare, una ricchezza di particolari, spesso minuscoli ma genuini. Biagi prova interesse per tutto; in lui è ancora una vena di genuinità che può sorprendere: come scrittore non è attratto dal problema, ma piuttosto da ciò che vede e sente; la sua conoscenza dell'umano è notevole davvero ed egli sa sfruttarla con molta intelligenza. E' un uomo attento, al di là di ogni considerazione ideologica e storica. A Bia-

gi sta a cuore che tutti provino le stesse sensazioni e le stesse impressioni che lui ha provato, la comunicativa è la sua dote di maggior presa e di sicura riuscita.

In questo libro « Testimone del tempo », egli ha raccolto una serie di scritti su coloro che possono, ben a ragione, considerarsi i protagonisti degli ultimi cinquant'anni: dal Generale Rommel a Dayan, dal Cardinale Montini a Padre Pio, da Ehrenburg a Thomas Mann, da Mao Tse Tung al regista Fellini, e così via. Non sono soltanto ritratti, infatti ognuno appare nel contesto del tempo in cui vive, sullo sfondo di un panorama e di un'atmosfera che sono ricostruiti con amore, con minuziosità. Alcune pagine sono realmente belle e drammatiche sul piano umano: quelle dedicate al colonnello Kappler, prigioniero nel penitenziario di Gaeta, ed anche il capitolo dedicato a Rachele Mussolini e a Predappio ha un certo fascino dolente.

Biagi affronta i personaggi delle mogli dei grandi uomini (come quelle, anche, di Mann e di Kafka), con pudore e sensibilità, con stile non alieno da una interpretazione critica molto umana.

Il libro è destinato ad essere un best seller, si legge d'un fiato, ed i racconti possono far meditare su tanti spunti del mondo in cui viviamo.

T.

Nei giorni del crollo. *Antonio Petrullo*. — Ed. Ciranna, Roma, 1970, pagine 328. L. 2200.

Diciamo subito che l'A. di «Nei giorni del crollo», il crollo del nostro impero dell'Africa Orientale, non è uno scrittore di professione ma anche aggiungiamo che se scrivere significa attingere alla propria anima secondo, un intendimento d'arte, Antonio Petrullo è uno scrittore, con lo svantaggio di non possedere la tecnica smaltiziata ed a volte sorniona ed insincera del professionista della penna, ma con il grande vantaggio di essere fresco, immediato, schietto, con una genuinità che arriva, senza sforzo, alla purezza ed alla nobiltà dei sentimenti e dei pensieri.

Quello che meraviglia un po', ma non molto perchè oggi siamo abituati a scoprire scrittori tra le categorie professionali più diverse ed impensate, è che lo scrittore Petrullo sia arrivato alla narrativa attraverso una vita di lavoro quale imprenditore e bonificatore.

Ma la meraviglia diminuisce ancora se pensiamo che Antonio Petrullo è stato imprenditore e bonificatore in Africa, durante gli anni in cui una parte dell'Africa Orientale fu italiana.

E le radici del Petrullo scrittore bisogna senza dubbio ricercarle nella terra d'Africa ben affondate in quell'*humus* che ha ecceso la sua fantasia, fatto di luce, di sole, di orizzonti sconfinati, di pietre aride e di piante rigogliose, di sogni, di speranze, di audacia che solo l'Africa può dare a chi l'ama, di un amore così complesso e completo da diventare, per la legge dei contrasti, malattia: «il mal d'Africa».

E non è certo immune dal mal d'Africa l'A. Si può anzi pensare con convinzione che senza questo sottile e meraviglioso

turbamento ed accrescimento dello spirito Antonio Petrullo non avrebbe trovato le premesse per diventare scrittore.

La sua cultura stessa ha avuto, senza dubbio, bisogno di quell'ambiente per affiorare e prendere forma e sostanza.

Un ambiente che ha reso particolarmente vivide le tinte del libro in un cromatismo a volte allucinante nell'alternarsi di vicende e situazioni rese drammatiche e spesso tragiche dalla guerra che ha incendiato e insanguinato l'Africa Orientale durante l'ultimo conflitto, distruggendo speranze e lavoro di tanti italiani.

Sono questi italiani: i civili, che si muovono e vivono in una parte del libro di Antonio Petrullo e sono visti quali furono nella loro umanità vera fatta di coraggio, di fierezza, di dignità, ma anche di una povera umanità inferiore che si piega e si spezza nel compromesso, nell'avvilimento, nell'adattamento a situazioni di comodo per sopravvivere.

Non vuole essere retorico il libro di Antonio Petrullo e non lo è perchè indaga, anzitutto, scruta e deduce a fil di logica che diventa fil di spina quando a suo avviso è necessario e giusto colpire.

L'opera si può dividere in tre parti: «i civili» italiani in Etiopia di fronte al crollo dell'Impero, «i soldati» e, infine, una frangia costituita principalmente dalle vicende di una donna neuropatica, sensuale, avida di denaro, spia, malvagia e purtroppo italiana.

Il libro ha una indubbia presa sui lettori per le prime due parti, la terza: «la frangia», forse era meglio non includerla nella narrazione: determina una dissonanza

nell'armonia del volume, lo impoverisce di pensiero, di sentimenti, di bellezza.

Di fronte all'alto valore morale dei lavoratori italiani che in Etiopia avevano dissodato terre, arginato fiumi, lanciato strade e ponti per il più veloce ed ardito cammino della civiltà, creando ricchezza dove era la povertà, fiducia dove era lo scoraggiamento e l'inerzia, di fronte al meraviglioso coraggio dei soldati che spesso seppero assurgere ad altezze epiche in disperati combattimenti senza speranza di vittoria per l'onore della Patria, l'episodio grigio e miserevole, che si trascina troppo a lungo ed in troppe pagine, di una povera neuropatica dalla innata psicologia contorta e deviata, poteva a nostro avviso essere evitato.

Ma la parte essenziale del libro è tutta in un lungo racconto della vicenda militare, a tonalità drammatiche, di una colonna di scorta a donne e bambini, in ripiegamento su Addis Abeba, assalita da bande irregolari forti di armi e di armati.

Dice l'autore nella premessa al suo libro: «Nei giorni 2, 3 e 4 aprile 1941, durante il crollo dell'Impero etiopico, col sangue e con la vita di oltre duemila uomini, tra Ambò e il Mannagascià, si im-

pressero pagine tuttora ignorate di vera storia».

«Alla seconda colonna durante la sua difesa, in tre giorni e tre notti accaddero fatti gravissimi: accerchiamenti, aggressioni, massacri selvaggi, orrende brutalità e sevizie, corpi sbranati dalle belve, membra sparse sul "pianoro della morte"».

«In una successione di episodi risulsero eroismi singoli e collettivi, luminosi e sublimi».

La nobiltà del libro è in queste parole dell'autore: «I trucidati attendono da trenta anni; attendono dalla Nazione caldi e durevoli pensieri. Dalla Patria attendono che il "pianoro della morte" sia consacrato a perenne memoria».

L'opera che l'editrice Ciranna ha presentato in una nitida ed elegante veste tipografica si avvale della significativa prefazione del prof. Arnaldo Di Serio.

E' una prefazione in cui la libera armonia dei giudizi rivela lo scrittore ed il psicologo abituato per profondità di studi e per abilità letteraria a conoscere, nella sua intima e vera essenza, l'animo umano. In questo caso quello dell'autore il quale merita ogni convinto apprezzamento e per la capacità e per la nobiltà della sua fatica.

V. BALDIERI

Obiettivo Italia: i bombardamenti delle città italiane durante la seconda guerra mondiale. *Giorgio Bonacina*. — Ed. Mursia, Milano, 1970, pagine 280. L. 2800.

Le domande che si pone Giorgio Bonacina in questo libro sono moltissime, e tutte possono raccogliersi in un quesito drammatico quanto obiettivo: quale poté essere il movente degli Alleati nei bombardamenti effettuati sul nostro territorio?

La documentazione di cui egli si avvale è quanto mai rigorosa e approfondita, l'indagine non è frutto di considerazioni personali, bensì di testimonianze e studi particolareggiati e il resoconto che l'autore ci dà degli attacchi aerei subiti dagli ita-

liani è certamente tale da fare riflettere amaramente. L'azione ha inizio con la rievocazione dei bombardamenti di Torino e Genova avvenuti la sera dell'11 giugno 1940, quando la guerra era in atto da solo ventiquattr'ore fra l'Italia e l'Inghilterra.

Bonacina cerca di rendersi conto, con un'analisi acuta e quieta, delle reazioni che avvennero, da una parte e dall'altra, e ne deduce una essenziale diversità di piani operativi e di sistemi tecnici. Sono dati molto interessanti su rotte aeree, concentrazioni varie degli aerei sugli obiettivi, tipi di aerei e bombe relative, ecc.

In sintesi, c'è in Bonacina la costante ricerca di una giustificazione, al di là dei fatti sic et simpliciter, e questo giova mol-

to all'impostazione di una questione, giacché per sé tanto arida, ed a una rievocazione che può sollevare, diversamente, solo amarezze. L'indagine psicologica sulle reazioni delle popolazioni ai bombardamenti è condotta con cura, al lume delle recenti ricerche sulla guerra sovversiva, e quindi il libro unisce l'utilità di venire a conoscenza di tanti particolari, ad una dimensione narrativa da non sottovalutare, assolutamente. E' una lettura gradevole e chiara e in definitiva non farà male qualche riflessione su avvenimenti e cose che possono oggi apparire distaccati, ma che, come tutti gli eventi umani, hanno pur sempre una motivazione qualsiasi possa essere.

T

RIVISTE E GIORNALI

RIVISTA MARITTIMA

(Via Romeo Romei, 5 - 00136 Roma)

FASCICOLO N. 3 - MARZO 1971

Considerazioni sulla evoluzione delle FF. AA. di alcune nazioni europee. *Cap. di Corvetta Luigi Canali.*

Premesso che, di massima, nei Paesi occidentali ad alto tenore di vita, da alcuni anni, è in corso un processo di trasformazione e di rinnovamento delle strutture militari, l'A. prende in esame le FF. AA. della Francia, della Germania Occidentale e della Gran Bretagna.

Francia.

Le sue FF. AA. simboleggiano lo sforzo di conciliare le strutture militari di un tempo con le esigenze sociali ed economiche della società moderna; esse — che ricevono cure e stanziamenti maggiori di quelli di ogni altro Paese occidentale europeo — costituiscono lo strumento essenziale della politica, instaurata dal Gen. De Gaulle, tendente a che la Francia svolga, indipendentemente dagli USA, un ruolo di grande potenza.

Con le leggi del 1959 e del 1965, il concetto di « servizio nazionale » ha sostituito quello più restrittivo di « servizio milita-

re », assoggettando, così, effettivamente, tutti i cittadini al servizio stesso ed instaurando (in aggiunta al « servizio militare » di tipo classico) il « servizio di difesa », che soddisfa i bisogni « civili » della Difesa per mezzo dei Corpi di Difesa, il « servizio di assistenza tecnica » ai Paesi sottosviluppati in genere ed il « servizio di cooperazione » analogo al precedente ma destinato all'assistenza dei Paesi con i quali la Francia ha accordi di cooperazione. Il servizio di leva è stato ridotto ad un anno, con possibilità di incorporamento tra i 18 ed i 21 anni; è prevista la costituzione di unità di protezione civile o di interesse generale; è stato istituito il servizio volontario femminile; è stato incrementato il reclutamento del personale militare di carriera mediante consistenti miglioramenti economici.

In definitiva, nulla si tralascia per venire incontro alle esigenze morali e materiali delle FF. AA.

L'organizzazione militare è improntata al più assoluto rispetto della democrazia e della personalità dell'individuo. Essa ha un ruolo esattamente definito (Libro bianco della Difesa) e costituisce veramente parte integrante della società per cui i suoi problemi, ampiamente divulgati, non si possono risolvere indipendentemente ma solo nell'ambito della stessa società. Ecco perché la struttura militare è dinamica e si adegua, in continuazione, allo sviluppo della società, affrontando i problemi sociali dei militari, assimilando le innovazioni della « sfera civile », adottando i concetti del management » (per cui le decisioni non debbono essere elaborate isolatamente ma essere il frutto di discussioni aperte in gruppi di lavoro e tavole rotonde), respingendo ogni limitazione all'attività politica dei militari (in quanto partecipi anch'essi, come tutti i cittadini, del processo riformatore della società), sollecitando tra i militari il libero scambio di vedute e la libertà di parola, assicurando il rispetto delle leggi e dei regolamenti mediante l'istituzione del « Rappresentante parlamentare presso le FF. AA. » a salvaguardia dei diritti di ciascun militare.

Il reclutamento è basato sia sulla coscrizione obbligatoria, sia sul volontariato. Per quest'ultimo, il concetto informatore è quello di consentire al volontario di potersi inserire nella vita civile ancora in giovane età, una volta soddisfatti gli obblighi militari assunti. A tale scopo, le scuole militari conferiscono specializzazioni che non solo sono utili dal punto di vista militare ma sono anche riconosciute nella vita civile e costituiscono titolo di preferenza nella ricerca di un impiego civile per i giovani che lasciano il servizio.

I reclutamenti sono poi invogliati assicurando alla vita militare prospettive tali da renderla pienamente competitiva con la vita civile sia nel campo economico, sia in quelli morale e sociale.

Gran Bretagna.

Dal 1960 è stata soppressa la leva obbligatoria e il reclutamento è unicamente basato sul volontariato. Questa riforma ha incontrato pieni consensi perché si è inquadrata in una ristrutturazione delle FF. AA. su concezioni moderne. Tutti i problemi — da quelli economici a quelli umani — sono stati affrontati e risolti con spirito scevro da preconcetti e aderente alla realtà della moderna società inglese. Si è tenuto ben presente, quindi, che le FF. AA., per attrarre i giovani, si debbono mettere in concorrenza con la vita civile, offrendo di più nel campo morale e in quello materiale, prospettando allettanti prospettive di carriera e risolvendo, in maniera consona, l'eventuale reinserimento del militare nella vita civile.

L'arruolamento volontario, esteso ai giovani fra i 15 ed i 33 anni, prevede forme di servizio che vanno da una durata minima di 12 anni ad una durata massima di 32 anni di servizio pensionabile. Le retribuzioni sono in concorrenza con quelle dell'industria; ogni due anni gli stipendi sono adeguati al costo della vita; sono previste sia la concessione di alloggi di servizio sia la corresponsione di una consistente indennità di mancato alloggio; il reinserimento nella vita civile si avvale di specifici corsi di riqualificazione e di un Ente apposito, sovvenzionato dallo Stato, che ha lo scopo di trovare una occupazione adeguata ai volontari che lasciano il servizio.

In definitiva — conclude l'A. — gli Stati

presi in esame hanno sentito l'esigenza imperiosa di adeguare le strutture militari all'altezza dei tempi. Di qui: la definizione degli obiettivi a breve e a lungo termine delle FF. AA. mediante chiari indirizzi politici; la sensibilizzazione dell'opinione pubblica sulle questioni militari; la risoluzione dei problemi militari nell'ambito della società in omaggio al principio che le FF. AA. appartengono alla comu-

nità, al Paese; la giusta valutazione sociale, morale, economica dei componenti delle FF. AA.

L'articolo si conclude affermando che anche l'Italia deve affrontare finalmente i suoi gravi problemi militari sulla base degli indirizzi seguiti dalle nazioni più avanzate, senza, per questo, rinunciare alle tradizioni del nostro popolo ed alle esigenze della nostra realtà politica e sociale.

Sistemi di elaborazione automatica dei dati on-line e real time. Cap. di Corvetta Gian Paolo Falciai.

Siamo entrati in una nuova era: l'era dell'automazione digitale, il cui esponente più rappresentativo è dato dal « computer ». Il settore militare si è inserito, o sta inserendosi, in questa nuova era, accettando e adattando alle proprie esigenze queste tecnologie digitali. I settori interessati sono quelli operativi (sistemi tattici navali, per la difesa aerea, di comando e di controllo integrati), quelli della pianificazione e della programmazione finanziaria del bilancio (indagini nell'analisi di sistema e nella valutazione del costo-efficacia) e quelli logistico-amministrativi (gestione e controllo delle risorse logistiche, standardizzazione meccanografica delle procedure amministrative).

Nel campo della processazione dei dati, la comparsa del primo calcolatore elettronico di serie — quindici anni or sono — costituì un evento rivoluzionario. Le cosiddette installazioni meccanografiche, costituite da macchine calcolatrici e da macchine a schede perforate, cominciarono a cedere il passo ai moderni calcolatori elettronici ed alle unità a nastro magnetico. Oggi una seconda rivoluzione è in atto: il calcolatore, con il suo operatore, supera i

limiti del locale nel quale è racchiuso e si inserisce direttamente nel mondo esterno mediante linee di comunicazione e terminali che rappresentano l'interfaccia tra il calcolatore e l'utente. Il calcolatore riceve dei messaggi da questi terminali, li elabora immediatamente e invia la risposta direttamente al terminale interessato in un tempo di secondi o di frazioni di secondi. In tal modo il calcolatore può controllare a distanza un processo industriale — come l'attività di un centro siderurgico — e ottimizzarne l'efficienza, può dialogare da New York con una agenzia di viaggi aerei a Roma e rispondere immediatamente in merito ad una prenotazione di posti. Il calcolatore, in definitiva, si inserisce in un sistema di elaborazione di dati « on-line » (quando il sistema ha la possibilità di collegarsi direttamente con l'utente nei due sensi, tramite opportune linee e terminali, con una tecnica di « teleprocessing ») e « real time » (allorché il sistema controlla un utente esterno, ricevendone dei dati, processandoli ed inviando le risposte in un tempo tale da soddisfare le necessità dell'utente). Il tempo di risposta differisce a seconda del tipo di utente: in un siste-

ma di tracciamento automatico di dati radar per il controllo del traffico aeroportuale esso è dell'ordine del millesimo di secondo mentre in un sistema di prenotazioni - posti di una compagnia aerea o in un sistema di informazioni bancarie il tempo di risposta può anche essere di qualche secondo.

Ciò posto, l'articolo descrive gli elementi che costituiscono un sistema « on-line » e « real time » e formula alcune conclusioni. Tra queste ci pare degna di rilievo la seguente: i sistemi di processazione automatica dei dati hanno una capacità di

memorizzare enormi quantità di dati e una elevatissima velocità di elaborazione ma presentano un punto critico nella corretta formulazione dei vari problemi e nella individuazione e nel prelevamento dal mondo reale dei parametri e delle variabili significative del problema stesso. Un esempio: un sistema di processazione automatica dei dati per il tracciamento aereo aeroportuale in cui i sensori radar non siano ben adeguati non concede alcun miglioramento rispetto ai sistemi convenzionali di processazione dei dati.

Il marinaio Bixio. Col. Comm. Walter Ghetti.

La personalità di Bixio, per quanto diffusa di ombre, di luci, di contraddizioni, di bontà, di atti forsennati, di mutamenti formali, offre una sfaccettatura di prospettive più ampie legate alla passione per il mare, considerato mezzo di progresso nazionale, come provò la sua morte che, amaramente, mise il suggello su questa coerenza.

Fu — dice l'A. — un ragazzo dissociato, in una famiglia nella quale l'apatia del padre e il predominio della matrigna avevano creato una esistenza incomunicabile che condusse uno dei fratelli, ufficiale della Marina inglese, a morire chissà dove, un altro a Parigi a farvi una grande carriera e un terzo, gesuita, per sempre a New York. Si potrebbero ravvisare in questo ambiente i motivi reconditi di alcuni atti sfrenati che contrassegnarono la figura di Bixio.

A tredici anni fu imbarcato su un brigantino mercantile, diretto in America, e in tre durissimi anni di mare per due volte disertò e fu ricondotto a bordo. Si pensò, allora, di far ricorso alla ferrea disci-

plina della Marina militare: fece, così, servizio per sette anni sui bastimenti sardi, trasformandosi in un uomo ordinato e formandosi una cultura marinairesca di base. Si congedò, si imbarcò nuovamente su un mercantile e tornò dall'America in tempo per partecipare alla prima guerra di indipendenza. Dopo la difesa di Roma del 1849, tornò al mare, conseguì la patente di capitano di lungo corso, contemporaneamente perfezionò gli studi militari prendendo lezioni da un vecchio ufficiale veneto ex allievo di un'accademia militare prussiana.

Si imbarcò nuovamente nel 1852 girando il mondo. Costruì a Genova il tre alberi *Goffredo Mameli* con il quale navigò in comando e, quindi, il *Marco Polo*, destinato alla navigazione commerciale nel Mar Rosso e nelle acque delle Indie e della Cina. Gli avvenimenti del 1859 e del 1860 lo riassorbirono e, alla fine della campagna meridionale, fu promosso tenente generale e fu eletto deputato nella circoscrizione di Genova.

Durante la sua attività parlamentare si

battè a fondo per l'incremento della Marina militare e dei porti militari, considerati elementi del sistema difensivo nazionale. Partecipò alla guerra del '66 al comando di una Divisione senza, però, svolgervi una parte attiva; ebbe, poi, il comando della Divisione di stanza a Perugia che considerava un avamposto verso Roma. Al comando di questa Divisione, in cooperazione con la flotta, occupò Civitavecchia.

Ma il mare continuava ad affascinarlo. Convinto che l'Italia dovesse sfruttare adeguatamente i vantaggi derivanti dall'apertura del Canale di Suez, si battè sempre per incrementare le nostre relazioni con gli

scali dell'Estremo Oriente, per organizzare case di commercio, per far nominare alle funzioni di console persone di vera competenza. Collocato a riposo a domanda, nel 1871, costituì una associazione per la costruzione di una nave da 3000 t., a vela ma con motore ausiliario a vapore il *Maddaloni*, dal nome dello scontro che egli aveva combattuto nella campagna meridionale. Ne assunse il comando e navigò in Oriente per il commercio olandese. Nel dicembre del 1873, colpito da colera, morì e fu sepolto nell'isolotto di Pulo Tuan. Nel 1877 le ceneri furono trasportate in Italia a bordo dell'incrociatore *Cristoforo Colombo*.

Una carta manoscritta conservata nella Biblioteca comunale di Civitanova Marche. Silvio Zavatti.

Si tratta di un manoscritto che risale alla fine del secolo diciassettesimo.

Esso comprende la parte di litorale che va da Ponte di Marani (Ancona) al fiume

Tronto: si ritiene che sia stato disegnato per incarico di qualche capitano di nave oppure di qualche compagnia di commercio.

G. G.

RIVISTA AERONAUTICA

(Palazzo dell'Aeronautica - Viale dell'Università, 4 - 00185 Roma)

FASCICOLO N. 3 - MARZO 1971

Le sorti progressive dell'Aviazione militare. Gen. B.A. Amedeo Mecozzi. (Continuazione dal fascicolo n. 2/1971).

In questa parte dell'articolo (che, come noto, riproduce integralmente il libro, dallo stesso titolo, scritto recentemente da questo A.) vengono elencate ed illustrate le « speranze » dell'A. Eccone i punti essenziali: è da escludersi che l'Aviazione

abbia il compito terroristico di battere i centri demografici ed industriali perchè tale compito può essere assolto dalle armi nucleari; i combattenti in terra e in mare hanno assoluto bisogno di un « cospicuo » concorso dell'Aviazione la cui « gestione »

non può essere lasciata ai Comandi di superficie (né con il metodo della incorporazione, né con quello dell'affiancamento) perché ne deriverebbe un pessimo rendimento delle forze aeree; le operazioni « concomitanti » dell'Aviazione con le altre FF. AA. debbono svilupparsi con ritmo accelerato perché le operazioni globali tendono sempre più a dinamizzarsi e, pertanto, diviene necessaria, proporzionalmente, una entità di forze aeree, rispetto alle forze di superficie, molto maggiore dell'attuale per tutti i compiti caratteristici dell'Aviazione (esplorare, offendere, difendere, trasportare); l'aviatore non è un pilota e basta, ma un « combattente integrale », capace di debellare le forze di superficie avversarie e di occuparne il territorio con il sostegno delle forze amiche di superficie; all'Aviazione spetta una notevole preminenza alla quale dovrà corrispondere, da parte degli aviatori, non più una cavillosa sensibilità per la « guerra a sé stante », diretta alla distruzione delle industrie e dei centri demografici avversari, ma una consapevolezza più approfondita della guerra di terra e di mare nei suoi problemi generali e di dettaglio.

Sulla base di questi concetti, l'A. propone di: ripudiare pubblicamente la teoria dell'Aviazione indipendente e della guerra aerea a sé stante; affermare che l'Aviazione è tutta impegnata a debellare le FF. AA. nemiche (terrestri, navali, aeree) mediante operazioni concomitanti a quelle dell'Esercito e della Marina, tanto nel campo d'azione comune quanto nel

campo d'azione esclusivo; abolire le Aviazioni incorporate nell'Esercito e nella Marina affermando il principio che tutti i mezzi aerei, con il relativo personale, fanno parte dell'Aviazione militare da considerarsi « unita » ed « unica »; revocare la teoria dell'Aviazione « affiancata » stabilendo il principio che al Comandante dell'unità aerea spetta, in ogni caso, responsabilità decisionale per l'impiego dei mezzi aerei; ripristinare l'istituto della Squadra Aerea (sopprimendo la denominazione ambigua di Forza Aerea Tattica) composta di tutti gli elementi di volo e di servizi destinati ad operare « verso l'avanti », in un determinato scacchiere o settore, tanto nel campo d'azione esclusivo quanto nel campo d'azione comune, tanto nelle operazioni consuetudinali quanto nelle operazioni congiunturali; costituire per l'Esercito, a livello non inferiore a quello di Armata, altrettanti Comandi Aviazione Campale da cui dipendano « stabilmente » tutti i mezzi aerei che operano « stabilmente » con le unità terrestri e da cui dipendano « occasionalmente » quelle unità aeree che, in occasioni congiunturali, operino nel campo d'azione aereo comune: analogamente per la Marina; considerare l'Aviazione come costituita da tre Forze o Masse: quella d'urto (cacciabombardieri, assalto, intercettori), quella da carico o trasporto (comprendente anche bombardieri per operazioni notturne a breve raggio ed elicotteri), quella esplorante (comprendente anche aerei da collegamento, aerei leggeri ed elicotteri leggeri).

Luci ed ombre sui supersonici civili. Ing. Armando Silvestri.

L'articolo trae spunto dalla visita, compiuta dall'A., agli impianti di produzione del velivolo franco-britannico « Concorde ».

Sul piano della produzione (officine, macchine, lavorazioni) — afferma l'A. — non vi è nulla di nuovo a parte l'accuratezza

e la vastità dell'organizzazione. Ciò non deve sorprendere perché il « Concorde », con la voluta limitazione della velocità massima al valore di Mach 2,2, è — in sostanza — un velivolo le cui tecnologie sono perfettamente analoghe a quelle correnti per i velivoli supersonici già costruiti in Europa. Ciò significa che i materiali impiegati, le tecniche di montaggio e di costruzione e la tecnologia produttiva in genere sono quelle correnti, già messe a punto e ben note.

Non altrettanto può dirsi per quanto concerne le prove preliminari e gli studi che hanno preceduto ed accompagnato sia la progettazione sia la costruzione del velivolo: prove e studi che hanno condotto a sviluppare tutta una importantissima serie di simulacri, di impianti e di centri sperimentali che costituiscono uno sforzo eccezionale ma, anche, un notevole arricchimento del patrimonio tecnico-scientifico franco-britannico. E ciò è bene evidente se si considera che sia la Francia, sia la Gran Bretagna, pure avendo già prodotto velivoli supersonici, avevano esperienze connesse con apparecchi di limitate dimensioni, trattandosi di apparecchi militari da intercettazione. Di qui l'esigenza di una ricerca sviluppata attraverso cicli di studi che si debbono far risalire certamente a tre lustri or sono.

Tra gli impianti particolari realizzati, sono degni di rilievo quelli per le ricerche statiche e di fatica delle varie strutture, le apparecchiature per condurre gli esperimenti di resistenza e di fatica a temperature variabili (provocando zone di riscaldamento e di surriscaldamento simulanti le condizioni di volo supersonico), i sistemi automatici di controllo degli equipaggiamenti elettrici ed elettronici basati su metodi modulari.

Particolarmente severo è il programma delle prove di volo che è stato disposto su una durata di quattro anni e su sette diversi apparecchi (i primi due prototipi, i primi due esemplari di preserie attualmente in corso di montaggio, i primi tre esemplari di serie). Complessivamente sono previste 4.300 ore di volo di cui 2.000 per la messa a punto di tutti i sistemi di bordo, 800 per i voli di certificazione (onde ottenere il certificato di navigabilità) e 1.500 per prove di durata (durante le quali si alterneranno equipaggi delle diverse compagnie che hanno sottoscritto opzioni per l'acquisto del velivolo). Per lo spoglio e l'interpretazione di tutte le registrazioni effettuate in volo sono stati creati appositi centri di analisi forniti di elaboratori appositamente concepiti e realizzati.

Lo sviluppo del « Concorde » — che ebbe inizio nel 1962 — è stato lento e difficile a causa di ripensamenti e di rimaneggiamenti del progetto iniziale con la conseguenza che l'impegno finanziario, calcolato inizialmente, si è dimostrato del tutto inadeguato a causa della lievitazione dei costi. Oggi la spesa totale sembra ascendere a ben 2.000 miliardi di lire per cui sarà necessario vendere almeno 100 esemplari per « coprire » le spese e venderne 200 per realizzare un certo utile. E ciò non è facile. Allo stato attuale, le opzioni di acquisto ammontano a 76 e sono state avanzate da 16 compagnie (7 di queste compagnie sono statunitensi per 38 opzioni); i produttori sono, però, fiduciosi grazie, soprattutto, al forte ritardo del supersonico USA — S.S.T. — che non riesce ad ottenere dal Senato i finanziamenti. Le preoccupazioni provengono, invece, dalla decisa flessione del cosiddetto « boom » del trasporto-passeggeri verifi-

catosi nella seconda metà del 1970 e dal successo assai inferiore al previsto, sul piano economico, della immissione in servizio dei Boeing 747: elementi che rendono le compagnie assai caute nel prenotare il « Concorde ».

D'altra parte, i risultati dei primi voli di collaudo non sembrano confermare completamente le previsioni. Il velivolo, che si alza a pieno carico con 174 t, dovrebbe sollevare un carico pagante di circa il 10% del peso totale, ossia 17 t; in realtà le prove effettuate situano questa cifra a 11,3 t. Il consumo di kerosene appare sensibilmente superiore al previsto e ciò potrebbe ridurre l'autonomia influenzando sulle opzioni delle compagnie che debbono coprire i più lunghi percorsi.

L'immissione in servizio è prevista per

il 1974 e la consegna dei primi 100 esemplari si diluirà in due anni di produzione. Quale potrà essere la concorrenza in questo periodo? Il pericolo più immediato potrebbe provenire dal sovietico Tupolev Tu.144, equivalente al « Concorde », più economico almeno nelle previsioni. Ma gli ostacoli da parte occidentale ad una « penetrazione » aeronautica sovietica in Occidente sono molto numerosi ed è assai dubbio che l'URSS possa superarli. Bisogna, allora, prendere in considerazione l'S.S.T. americano che sarà un supersonico di « seconda generazione ». Secondo alcuni esperti, la vita del « Concorde » non supererà i 5 anni di efficacia tecnico-commerciale per effetto della concorrenza dell'S.S.T. che avrà dimensioni, autonomie, capacità di carico e velocità superiori al « Concorde ».

La più impegnativa missione svolta finora nello Spazio: « Apollo 14 ». Cap. Glauco Partel.

L'« Apollo 14 » è stato il 6° volo americano in direzione della Luna ed il 4° che aveva in programma l'allunaggio. Infatti « Apollo 8 » e « Apollo 10 » volarono intorno alla Luna; « Apollo 11 » e « Apollo 12 » allunarono, rispettivamente, nel Mare della Tranquillità e nell'Oceano delle Tempeste; « Apollo 13 » ebbe drammatici sviluppi che ne impedirono la discesa sulla Luna; « Apollo 14 » ha allunato nella regione collinosa di Fra Mauro, la più accidentata che sia mai stata raggiunta da un equipaggio spaziale.

L'articolo descrive la missione e si sofferma, in particolare, sulle difficoltà che gli astronauti ebbero nella manovra di aggancio iniziale, quando si trattò di porre

il modulo lunare in diretta comunicazione con il modulo di comando onde consentire agli astronauti l'accesso al modulo lunare. L'aggancio — che viene effettuato con una « serratura » a 15 scatti — richiese ben cinque tentativi mentre, invece, riuscì perfettamente quando, dopo l'allunaggio, il modulo lunare si ricongiunse al modulo di comando.

Nel complesso, la missione — senz'altro più difficile ed impegnativa delle precedenti — ha avuto un ottimo successo e ciò sarà senz'altro di augurio per le prossime missioni previste (« Apollo 15 » per il 25 luglio 1971; « Apollo 16 » nel gennaio 1972; « Apollo 17 » nel giugno 1972).

In margine alle missioni « Apollo »: la tecnica di trasferimento del Lem dalla superficie lunare all'orbita del modulo di comando. Ing. Giuseppe Zumpano.

Una delle fasi più importanti di una missione lunare è data dal ritorno del veicolo di esplorazione lunare sull'orbita della nave-madre o modulo di comando. La fase comprende: il decollo del veicolo dal suolo lunare; l'ascesa ad una orbita di trasferimento, la cui altezza dalla superficie lunare è di 18 km (con un tempo di ascesa di 7,5 minuti); l'inserimento nell'or-

bita (ellittica) di trasferimento; il trasferimento in una orbita intermedia; il trasferimento di « rendez-vous » e l'incontro finale con la nave-madre o modulo di comando.

Orbene l'articolo esamina, dal punto di vista matematico, questo procedimento « tipo » per il ricongiungimento dei due veicoli.

L'industria della cultura. Elaborazione a cura del Gen. B.A. Francesco Pierotti della conferenza tenuta dal Ten. Col. Pil. Francesco Ventura al 36° Corso superiore della Scuola di Guerra Aerea.

Noi apparteniamo, oggi, ad una società « di massa » in cui i valori tradizionali (patria, famiglia, religione, virtù civiche) sono decaduti e sostituiti da finalità crudamente materialistiche. La cultura di siffatta società viene prodotta con criteri analoghi a quelli della produzione industriale di massa e, poichè fornisce infiniti modelli di violenza, di amoralità, di depravazione, essa favorisce l'aumento della criminalità e, anzichè svilupparsi in senso verticale, valorizzando l'elevamento morale e spirituale dell'uomo, si sviluppa in senso orizzontale, tendendo a livellare la gerarchia dei valori.

La cultura di massa non può essere concepita che in conformità dello stile di vita della società di massa. Essa consiste, quindi, in un insieme di modelli di comportamento che vengono proposti — o, meglio, imposti — alla popolazione mediante i mezzi di comunicazione di massa. Sue caratteristiche principali sono la superficialità, la vastità di divulgazione, la forza

di penetrazione (valgano, ad esempio, le tirature astronomiche raggiunte dalla letteratura fumettistico-criminale-pornografica).

Oggi l'organizzazione dell'industria culturale « filtra » l'idea creativa di un autore al fine di vagliarne le opportunità e le possibilità di sfruttamento e di successo; l'affida, poi, alla manipolazione dei tecnici e, quindi, la « produce » in massa e la « vende » con le stesse norme che regolano la produzione e lo smercio di un prodotto industriale. In tal modo è assai difficile che il prodotto finito conservi ancora le caratteristiche e le qualità della creazione originale dell'autore la cui idea sarà stata, generalmente, sacrificata alle esigenze commerciali.

La cultura ammannita al gran pubblico è, quindi, un prodotto leggero, superficiale, amorfo, che non impegna l'individuo, che non pone problemi ma cerca solo di divertire creando, però, una uniformità di comportamento, una standardizzazione dei gusti, una omogeneizzazione di atteggiamenti.

giamenti in quanto induce gli individui a conoscere e comprendere solo ciò che altri vuole che sia conosciuto e compreso.

Certo la lettura delle vicende private delle dive o delle protagoniste degli scandali, i giuochi a quiz, i week-end motorizzati, le innumerevoli distrazioni offerte dalla cultura di massa aiutano a scaricare la tensione delle ore di lavoro e fanno momentaneamente dimenticare le preoccupazioni ma ciò è solo un auto-stordimento che non eleva lo spirito e che spesso ha degli aspetti negativi.

Per una riforma dell'Accademia Aeronautica. Gen. B.A. Paolo Salvadori.

La riforma, che l'A. adombra nel suo scritto, tiene conto del triplice aspetto dell'educazione, dell'istruzione, del metodo.

Educazione.

Prima della guerra i concorrenti all'Accademia provenivano, di massima, dalla media-alta borghesia e cioè dalla classe dirigente; oggi provengono dai ceti operai e contadini e cioè da classi che esplicano una attività eminentemente esecutiva. Da ciò deriva che, oggi, è più complesso e difficile conferire agli allievi l'attitudine al comando, la capacità decisionale, il senso di responsabilità proprio perchè gli ambienti sociali, dai quali essi provengono, non sono permeati da queste qualità nè per discendenza o tradizione, nè per osmosi. Un secondo fattore negativo è lo scaldamento dello spirito militare per cui — come affermava Tocqueville — si forma un circolo chiuso in base al quale la parte più scelta della Nazione evita di intraprendere la vita militare perchè è screditata e quest'ultima si scredita sempre più perchè la parte più qualificata del Paese non intende intraprenderla. Di tutto que-

In definitiva, la cultura di massa riflette l'eccessiva importanza che viene oggi conferita al benessere materiale a scapito della vivificazione della coscienza morale e sociale della collettività e questo — è innegabile — costituisce un sintomo di decadenza. E di questo lo Stato dovrebbe preoccuparsi, restituendo alla cultura la sua dignità, evitando che essa si riduca ad un supermarket di beni di consumo, mettendo i cittadini in grado di accorgersi che l'olimpico dei miti e dei divi, presentato come modello, è vacuo ed ingannevole.

sto le Accademie militari debbono tener conto nella loro impostazione.

E' inutile far rintronare le armi, far sfrecciare supersonici, far rullare i tamburi se prima non abbiamo resi profondamente edotti gli allievi sul significato della Patria nel quadro dell'unità europea, se prima non avremo edificato una sostanziale disciplina interiore, una interiore pulizia morale, una consapevole nozione del senso dello Stato. Dobbiamo stabilire un dialogo concreto, costruttivo, umano, profondo, privo di ampollosità e di sussiego con gli allievi; dobbiamo levarci la veste dell'esibizionismo, del gusto dell'esteriorità, del trionfalismo, della platealità. Nelle Accademie, quindi, l'educazione deve essere basata, oggi più che mai, sulla persuasione, frutto di un concreto e bene impostato ragionamento; l'osservanza della gerarchia, della disciplina, dell'ordine debbono scaturire da convinzione interiore e non da costrizione esteriore.

Istruzione.

Per formulare razionali programmi d'insegnamento, bisogna, anzitutto, definire,

con estrema chiarezza, il profilo che l'individuo dovrà assumere una volta ultimati i corsi dell'Accademia. E questo non sempre si fa.

Per l'Aeronautica, l'Accademia deve realizzare un individuo complesso che deve svolgere due attività primarie in ordine inverso di sviluppo dimensionale: all'inizio della carriera, l'attività di pilota prevale per il 90% sull'attività di ufficiale; alla fine della carriera, da ufficiale superiore, l'attività di pilota va man mano riducendosi sino al 10% mentre assume sempre maggiore importanza l'attività dirigenziale, di comando, di coordinamento delle altrui attività. Si tratta, quindi, per l'Accademia, di dare nozioni tecnico-professionali, di immediata utilizzazione, ai fini dell'impiego del velivolo e fondamenti di nozioni umanistiche (psicologia, sociologia, diritto, metodologia, tecnica organizzativa, ecc.) che producano quella apertura mentale, quella capacità ragionativa, quella capacità di analisi e di sintesi, quella serenità di valutazioni che sono la base dell'attività direzionale e di comando.

Illustrati questi concetti, l'A. formula alcune proposte tra le quali quella di abolire l'equiparazione degli studi al biennio propedeutico di ingegneria dando vita, invece, ad un biennio propedeutico *ad hoc* strettamente pertinente all'attività dell'Uf-

ficiale navigante e di SM. E questo perchè gli studi esclusivamente tecnico-matematici determinano una deformazione professionale che restringe gli orizzonti e impedisce di vedere le cose nell'insieme. Del resto, i capitani d'industria come Agnelli, Costa, Pirelli non sono ingegneri, uomini politici di grande spicco come Churchill, Adenauer, Schumann, De Gasperi non furono ingegneri: studiarono certamente molto ma, soprattutto, ciò che attiene all'uomo e non alla macchina. Nella stessa pattuglia acrobatica molti piloti sono sottufficiali (III media) e ignorano la formula del propano o quello del moto armonico!

Metodo.

Per quanto concerne il metodo « didattico », bisogna stabilire un contatto più diretto tra docenti e discenti al fine di ben conoscere l'allievo come individuo, le sue capacità di analisi e di sintesi, la sua capacità associativa dei fenomeni, fatti, sensazioni e giudizi. Ovviamente, per arrivare a questo bisogna aumentare il numero dei docenti e migliorarne la qualità: in breve, occorre dotare l'Accademia di un suo vero e proprio corpo insegnante, di provata capacità ed esperienza, adeguatamente preparato.

La certificazione acustica degli aeromobili. Ing. Giuseppe d'Amato.

La certificazione acustica rappresenta un primo notevolissimo passo verso la costruzione di velivoli intrinsecamente più silenziosi, quali che siano le procedure di impiego adottate per il decollo e l'avvicini-

namento. Ciò posto, l'A. descrive la regolamentazione attuale internazionale in materia di certificazione e ne delinea i probabili futuri sviluppi.

G. G.

DICEMBRE 1970

La nota rivista « Revue de Defense Nationale » edita mensilmente a Parigi a cura di un apposito « Comitato di Studi sulla Difesa Nazionale », tratta i grandi problemi nazionali e internazionali militari, politici, economici e scientifici. Il numero del dicembre '70 ha riportato, oltre alle solite rubriche di cronache militari e di notizie bibliografiche, una serie di interessanti articoli. Tra di essi citiamo: « Gli obiettivi politici del programma nucleare cinese » di M. F. Furet; « L'azione politica della gioventù sulla Cina Popolare » di François Joyaux; « L'Europa nell'ultimo decennio » di Jacques Vernant.

Qui di seguito presentiamo, in sintesi, l'articolo di apertura « La politica nazionale della difesa » che fa spicco per la chiarezza e la linearità dei concetti espressi intorno alla difesa nazionale. La trattazione se pur investita, in buona parte, sulla particolare situazione francese, si presenta valida anche nei confronti delle altre nazioni dell'Europa occidentale.

L'articolo offre inoltre motivo di particolare interesse in quanto è a firma del Ministro della Difesa francese, Michel Debré.

La nostra generazione si trova di fronte a un cambiamento radicale dei parametri che definiscono la politica della difesa nazionale.

Ciò è dovuto al fatto che il nostro tempo non è più quello dell'Europa occidentale dato che le due grandi guerre l'hanno completamente esautorata. Il presente ap-

partiene invece a tre potenze che, estranee all'Occidente europeo, rappresentano una parte considerevole del genere umano: più di 200 milioni di americani, un egual numero di russi e tre volte più di cinesi. Tale predominio però non può essere di lunga durata: la storia insegna che il periodo di massima potenza non dura a lungo e che gli imperialismi debbono, prima o poi, fare i conti con il sentimento nazionale dei popoli soggetti.

A ciò si aggiunga, nel nostro caso, l'attrazione esercitata dall'ideale di un'Europa intesa quale una associazione in cui le cosiddette nazioni storiche — Francia, Germania, Inghilterra, Italia e Spagna — costituirebbero, se accompagnate dal consenso degli Stati minori, una potenza che per capacità e importanza demografica potrebbe svolgere funzioni di primo piano nel concerto mondiale. Naturalmente l'atteggiamento di questa Europa non potrebbe essere neutrale, dato che la sua potenza potrebbe non riuscire gradita né agli Stati Uniti né all'Unione Sovietica.

Per quel che riguarda l'Unione Sovietica, sappiamo che la sua ostilità è fondata sulla convinzione che una Europa unita non può avere vita propria e costituirebbe un pericolo.

A queste difficoltà esterne si aggiunge il fatto che le nazioni europee conserverebbero le proprie ambizioni politiche e, in alcune di esse, potrebbe ingenerarsi un'aspirazione al predominio.

Ciò fa apparire difficile edificare una nazione europea, avente una sola politica di difesa e una sola politica militare.

Naturalmente non c'è chi non veda come un nuovo conflitto tra Paesi europei significherebbe la catastrofe; inoltre non si deve scartare l'ipotesi che con il susseguirsi delle generazioni venga a formarsi un nuovo sentimento, un patriottismo europeo.

Comunque non è su questa ipotesi che oggi si può fondare una politica, perché essa attualmente non avrebbe affatto basi realistiche.

In queste condizioni appare invece razionale una politica, che tenendo presenti le esigenze nazionali non venga però a trovarsi in contrasto con la politica di solidarietà tra le nazioni dell'Europa occidentale.

In altre parole, nei tempi attuali è necessario che la politica di difesa nazionale sia condizionata da alcuni fattori tra i quali l'aspirazione generale alla pace e l'orientamento a soddisfare direttamente le esigenze basilari della difesa.

Comunque occorre tener presente che la sicurezza di un Paese va al di là dei suoi confini e che l'indipendenza dell'Europa occidentale è legata alla situazione generale del continente nonché a quella del Mediterraneo e degli altri mari che la circondano.

Un altro elemento da considerare è il fatto che la politica militare impone oggi una valutazione precisa delle capacità del Paese, accompagnata dalla volontà di incrementare la potenza distruttiva del suo armamento. Naturalmente occorre qui distinguere tra capacità di dissuasione e di difesa e capacità di intervento all'esterno.

I primi obiettivi di una politica di difesa nazionale consistono infatti nell'evitare la guerra e soprattutto la guerra sul

proprio territorio; la connessa capacità operativa ha il compito di distogliere l'avversario dal perseguimento delle sue eventuali mire.

A questo primo obiettivo corrisponde la forza delle armi che non deve però essere avulsa dall'insieme della difesa del Paese.

D'altro canto la volontà di difesa non può essere assicurata se i cittadini non ritengono di disporre di armi in grado di dissuadere il potenziale aggressore. La dissuasione nasce sia dalla capacità materiale di distruggere, sia dall'orientamento spirituale a combattere per difendersi. Ma la sicurezza, gli interessi e gli impegni possono imporre collegamenti esterni, ed ecco definito il secondo obiettivo della politica militare.

Per il problema delle alleanze, diremo che un Paese membro del Patto Atlantico non può essere che un elemento di solidarietà collettiva, ma deve tendere a portare un contributo che non vada a detrimento degli obiettivi nazionali, tenendo ovviamente presente che ogni cooperazione chiede sacrifici e che l'interesse generale deve prevalere su quello particolare.

In ogni caso, non bisogna fare affidamento esclusivamente sull'alleanza e occorre non dimenticare che la partecipazione del popolo è indispensabile sia per la dissuasione sia per la difesa.

I cittadini devono sentire che la difesa del Paese è anzitutto di loro pertinenza, che possono essere chiamati a parteciparvi e che sono istruiti a tale fine.

Ma gli orientamenti logici di una politica militare e la conseguente definizione dei mezzi attraverso i quali realizzarla non è sufficiente a determinare una politica di difesa; ad essa concorrono altri due elementi: la politica interna e la politica estera.

Il grande problema della politica estera del momento consiste nel non mettere il Paese in una posizione tale che esso non possa far fronte al pericolo di una minaccia o che esso si impegni in una avventura che vada oltre le sue esigenze e possibilità.

Ma non basta che la politica di difesa poggi sicuramente sulla coerenza tra politica militare e politica estera. E' necessario che anche la politica interna sia motivata da identiche preoccupazioni.

La difesa ha, in particolare, bisogno di una appropriata politica demografica ed economica. In primo luogo occorre progredire nelle industrie di avanguardia, non solo perchè esse promuovono quelle iniziative che sono indispensabili per la difesa nazionale, ma anche perchè sono necessarie alla promozione sociale come al progresso culturale.

Nè va trascurato il settore agricolo dove, oltre a trovare le qualità sociali fondamentali del mondo rurale, vediamo che il mantenimento di un alto potenziale agricolo, completato da una rete di moderne industrie alimentari, è premessa indispensabile per l'indipendenza del Paese e quindi per la sua difesa.

La difesa ha anche bisogno di una politica sociale.

La vita del cittadino deve essere confortevole e la cultura alla portata di tutti. La politica di promozione sociale deve assicurare a ogni cittadino la reale possibilità

di raggiungere le più vaste conoscenze, di migliorare la propria situazione e di pervenire alle più alte responsabilità. Essa, a giusto titolo, fa parte della politica di difesa. Una società divisa da contrasti e sperequazioni si difende con molta difficoltà.

La promozione sociale è importante anche perchè una eventuale guerra sarà totale non solo per il fatto che coinvolgerà milioni di individui, ma anche perchè minaccerà il loro benessere, la loro libertà e il loro decoro personale. Ciò porta l'educazione civica a svolgere, in questa lotta per la sopravvivenza, una funzione essenziale.

Nello sforzo di promozione sociale, che è la regola delle democrazie moderne, la conoscenza degli eterni imperativi legati alla esigenza della vita nazionale è indispensabile. Una nazione è sempre sola di fronte al suo destino; essa può essere aiutata solo nella misura in cui, a sua volta, è in grado di aiutare.

La cooperazione con le altre nazioni è un elemento essenziale per il progresso industriale come per i problemi strategici, ma la difesa di un Paese è anzitutto compito del suo popolo.

Ne deriva che lo sforzo collettivo della nazione e la sua partecipazione alla politica militare devono basarsi su un intimo convincimento, accompagnato dalla volontà di assicurare ad ogni costo la sopravvivenza del proprio Paese.

M. FURESI